SPECIALIZED
MANUAL
DE UTILIZARE

Manual de utilizare

Ediția a 9-a, 2007

Acest manual îndeplineşte standardele EN 14764, 14765, 14766 şi 14781.

IMPORTANT:

Acest manual conține informații importante cu privire la siguranță, performanță şi service. Citiți-l înainte să mergeți pentru prima dată cu bicicleta nouă, şi păstrați-l pentru referință.

Pot fi disponibile de asemenea şi informații suplimentare cu privire la siguranță, performanță şi service pentru anumite componente specifice precum supensiile sau pedalele bicicletei, sau pentru accesorii precum căştile de protecție sau luminile pe care le cumpărați. Asigurați-vă că dealerul dumneavoastră va dat toată literatura producătorului care a fost inclusă cu bicicleta sau accesoriile. În cazul unei divergențe între instrucțiunile din acest manual şi informația oferită de un element component al producătorului, urmați întotdeauna intrucțiunile elementului component al producătorului.

Dacă aveți întrebări sau nelămuriri, asumați-vă responsabilitata pentru siguranța dumneavoastră şi consultați-vă cu dealerul sau producătorul bicicletei.

NOTĂ:

Acest manual nu este conceput ca un manual cuprinzător pentru utilizare, service sau întreținere. Vă rugăm să contactați dealerul dumneavoastră cu privire la service, reparații sau întreținere. Dealerul dumneavoastră vă poate îndruma spre cursuri, clinici speciale sau cărți despre utilizare, servicul sau întreținerea bicicletei.

Introducere

Felicitări! Aveți în posesia dumneavoastră una din cele mai excepționale biciclete din lume. Paginile următoare vă vor oferi informațiile de care aveți nevoie pentru a folosi, ajusta, întreține şi acorda service corespunzător noii dumneavoastră biciclete, pentru a putea profita cât mai mult de fiecare călătorie.

Este esențial să citiți amănunțit manualul de utilizare a bicicletei înainte să mergeți cu bicicleta - ştim că sunteți nerăbdător, dar aveți încredere in noi, nu va dura decât câteva minute, iar mai apoi puteți dezlănțui întregul potențial al bicicletei dumneavoastră Specialized.

Vă rugăm să acordați atenție specială informaților şi avertizărilor localizate pretutindeni în acest manual de utilizare, deoarece ele sunt puse pentru a vă ajuta să evitați răni grave.

Dacă întâmpinați probleme cu bicicleta care nu sunt cuprinse în acest manual, va rugăm să contactați cel mai apropiat Dealer Autorizat Specialized. În calitate de resursă principală, dealerul dumneavoastră Specialized poate răspunde la întrebări, realiza întreținerea necesară, recomanda cel mai bun echipament şi aparatură pentru a vă completa călătoria şi a vă asigura bicicleta potrivită complet personalizată (BG FIT - numai dealerii certificați).

O listă a Dealerilor Autorizați Specialized este disponibilă online pe www.specialized-bikes.ro.

Vă mulțumim că ați cumpărat o bicicletă Specialized! Suntem mândri să fim brandul pe care l-ați ales.

Acum Go Ride!

Cuprins

AVERTIZĂRI GENERALE p. 1
O notă specială pentru părinți p. 2

1. Început
   A. Bicicleta potrivită p. 3
   B. Siguranța mai întâi p. 3
   C. Verificarea mecanică de protecție p. 4
   D. Prima cursă cu bicicleta p. 6
2. Siguranța
   A. Noțiuni de bază p. 6
   B. Mersul cu bicicleta în siguranță p. 7
   C.Siguranță pe teren accidentat p. 8
   D.Mersul cu bicicleta în condiții de umiditate p. 9
   E. Mersul cu bicicleta Noaptea p. 9
   F. Ciclism extrem, cascadorii şi competiții p. 11
   G. Schimbarea componentelor sau adăugarea accesoriilor p. 12
3. Potrivirea
   A. Înălțimea stând deasupra bicicletei p. 12
   B. Poziția şeii p. 13
   C. Înălțimea şi unghiul ghidonului p. 15
   D. Ajustările manetelor de control p. 17
   E. Ajustările manetelor de frână p. 17
4. Informații tehnice
   A. Roțile p. 17
   1. Mecanisme secundare de retenție a roții din față p. 19
   2. Roți cu sisteme de acțiune cu camă p. 20
   3. Demontarea şi montarea roților p. 20
   B. Clemă cu camă pentru şa p. 24
   C. Frânele p. 24
   D. Schimbarea vitezelor p. 27
   E. Pedalele p. 30
   F. Suspensia bicicletei p. 31
   G. Cauciucuri şi camere p. 32
5. Service
   A. Intervale de service p. 34
   B. Dacă bicicleta suferă un impact p. 36

Anexa A: Destinația de întrebuințare a bicicletei p. 37
Anexa B: Durata de viață a bicicletei şi a componentelor acesteia p. 44
Anexa C: Frâna de picior p. 51
Anexa D: Specificații cu privire la efortul de strâgere (torsiunea) p. 52

Sucursale şi distribuitori internaționali p. 55

AVERTIZĂRI GENERALE:

Ca orice alt sport, ciclismul implică riscul de a fi rănit şi pagube. Alegând să mergeţi cu bicicleta, vă asumaţi răspunderea pentru acest risc, aşa că este nevoie să cunoaşteţi - şi să practicaţi- regulile mersului pe bicicletă în siguranţă şi mersul responsabil cât şi utilizarea şi întreţinerea adecvată. Folosirea adecvată şi întreţinerea bicicletei reduce riscul de vătămare.

Acest manual conţine multe „Avertismente” şi „Atenţii” cu privire la consecinţele eşuării de vă menţine sau inspecta bicicleta şi ale eşuării de a urma practici privind siguranţa ciclismului.

- Combinaţia dintre ⚠ simbolul de alertă al siguranţei şi cuvântul **ATENŢIE** indică o situaţie cu potenţial de risc foarte mare care, dacă nu este evitată, poate duce la leziuni grave sau deces.

- Combinaţia dintre ⚠ simbolul de alertă al siguranţei şi cuvântul **PRECAUŢIE** indică o situaţie cu potenţial de risc care, dacă nu este evitată, poate duce la răni minore sau moderate sau este o atenţionare împotriva unor practici nesigure.

- Cuvântul **PRECAUŢIE** utilizat fără simbolul de alertă al siguranţei indică o situaţie care, dacă nu este evitată, poate duce la daune grave ale bicicletei sau anularea garanţiei.

Multe dintre Aversismente şi Atenţii spun „că puteţi să pierdeţi controlul şi să cădeţi”. Deoarece orice cădere poate duce la răni grave sau moarte, nu repetăm întotdeauna avertizările de posibile leziuni sau moarte.

Deoarece este imposibil de anticipat toate situaţiile sau condiţiile care se pot petrece în timpul mersului cu bicicleta, acest Manual nu oferă observaţii cu privire la utilizarea în siguranţă a bicicletei în toate condiţiile. Acestea sunt riscuri asociate utilizării oricărei biciclete ce nu pot fi prezise sau evitate, şi care au ca unic responsabil biciclistul.

O notă specială pentru părinți:

În calitate de părinte sau tutore, sunteți responsabil de activitățile şi siguranța copilului dumneavoastră minor, iar aceasta include asigurarea că bicicleta se potriveşte adecvat copilului; că se află în condiții de bună reparație şi condiții de operare în siguranță; că dumneavoastră şi copilul dumneavoastră ați învățat şi înțeles operarea în condiții de siguranță a bicicletei; că dumneavoastră şi copilul dumneavoastră ați învățat, înțeles şi respectat nu numai legile aplicabile local pentru vehiculele cu motor, biciclete şi trafic, dar de asemenea şi regulile de bun simț legate de mersul cu bicicleta responsabil şi în condiții de siguranță. În calitate de părinte, ar trebui atât să citiți acest manual, cât să şi repetați împreună cu copilul dumneavoastră atențiile sale şi funcțiile şi procedurile de operare ale bicicletei, înainte să vă lăsați copilul să meargă cu bicicleta

ATENȚIE: Asigurați-vă că copilul dumneavoastră poartă întotdeauna o cască de protecție aprobată, în timp ce merge cu bicicleta; deasemenea asigurați-vă că copilul dumneavoastră înțelege că purtarea caşti de bicicletă este doar pentru a merge cu bicicleta, şi poate fi înlăturată numai când nu merge cu bicicleta. Casca nu trebuie purtată când se joacă, la locurile de joacă, pe terenul cu echipamente de joacă, în timp ce urcă copacii, sau în orice alt moment când nu merge cu bicicleta. Nereuşita de a urma aceste instrucțiuni poate duce la leziuni grave sau deces.

1. Început

NOTĂ: Recomandăm cu insistență să citiți acest Manual în întregime înainte să mergeți pentru prima dată cu bicicleta. Cel puțin, citiți şi asigurați-vă că înțelegeți fiecare punct din această secțiune, şi adresați-vă secțiunii citate pentru orice problemă pe care nu o înțelegeți în totalitate. Vă rugăm să observați că nu toate bicicletele au toate caracteristicile descrise în acest Manual. Întrebați dealerul să vă arate caracteristicile bicicletei dumneavoastră.

A. Bicicleta potrivită

1. Are bicicleta dumneavoastră mărimea adecvată? Pentru a verifica, vedeți Secțiunea 3.A. Dacă bicicleta este prea mică sau prea mare pentru dumneavoastră, este posibil să pierdeți controlul şi să cădeți. Dacă noua bicicletă nu are mărimea potrivită, cereți dealerului să o schimbe înainte să o utilizați.
2. Şaua este la înălțimea potrivită? Pentru a verifica, vedeți Secțiunea 3.B. Dacă vă ajustați înălțimea pentru şa urmați instrucțiunile de Minimă Inserare din Secțiunea 3.B.
3. Şaua şi tija de şa sunt fixate în siguranță? O şa strânsă corect nu va permite ca aceasta să se mişte în nici o direcție. Vedeți Secțiunea 3.B.
4. Pipa şi ghidonul au înălțimea potrivită pentru dumneavoastră? Dacă nu, vedeți Secțiunea 3.C.
5. Puteți opera confortabil frânele? Dacă nu, le puteți ajusta unghiul şi distanța. Vedeți Secțiunea 3.D şi 3.E.
6. Înțelegeți pe deplin cum să operați noua dumeavoastră bicicletă? Dacă nu, înaintea primei plimbări, cereți dealerului să vă explice orice funcții sau caracteristici pe care nu le înțelegeți.

B. Siguranța mai întâi

1. Întotdeuna purtați o cască de protecție aprobată când mergeți cu bicicleta, şi urmați instrucțiunile producătorului caştii privind potrivirea, utilizarea şi întreținerea.
2. Aveți toate celelalte echipamente de protecție necesare şi recomandate? Vedeți Secțiunea 2. Este responsabilitatea dumneavoastră să vă familiarizați cu legile din zona în care mergeți cu bicicleta, şi să respectați toate legile aplicabile.
3. Ştiți cum să vă fixați în siguranță roțile din față şi spate? Consultați Secțiunea 4.A.1 pentru a fi siguri. Mersul cu bicicleta cu o roată fixată necorespunzător poate face ca roata să se clatine şi să se decupleze de la bicicletă, şi să cauzeze răni grave sau moartea..
4. Dacă bicicleta dumneavoastră are prinderi pe pedale sau pedale fără prindere, asigurați-vă că ştiți cum funcționează (vedeți Secțiunea 4.E). Aceste pedale necesită tehnici şi abilități speciale. Urmați instrucțiunile producătorului de pedale privind utilizarea, ajustarea şi întreținerea.
5. Piciorul atinge roata? La bicicletele cu cadre mai mici piciorul dumneavoastră sau priderea de la pedală ar putea intra în contact cu roata din față atunci când pedala este foarte în față şi roata este întoarsă. Citiți Secțiunea 4.E. pentru a verifica dacă piciorul atinge roata din fața.
6. Are bicicleta dumneavoastră suspensie? Dacă da, consultați Secțiunea 4.F. Suspensia poate schimba modul în care funcționează o bicicletă. Urmați instrucțiunile producătorului de suspensie privind utilizarea, ajustarea şi întreținerea.

C. Verificarea mecanică de protecție

Verificați ca rutină condiția bicicletei înainte de fiecare mers cu bicicleta.

- **Piulițe, şuruburi obişnuite şi alți închizători:** Deoarece producătorii folosesc o varietate de dimensiuni şi forme pentru închizători, fabricate dintr-o paletă largă de materiale, adesea fiind diferite prin model şi parte componentă, forța sau torsiunea de strângere nu poate fi generalizată. Pentru a fi siguri că majoritatea închizătorilor de la bicicleta dumneavoastră sunt strânse corect, consultați Specificațiile de strângere pentru Închizători în Anexa D a acestui manual sau specificațiile torsiunii din instrucțiunile oferite de producătorul componentei respective. Pentru a strâmge corect o închizătoare este nevoie de o cheie de torsiune calibrată. Un mecanic profesionist de biciclete cu o cheie de torsiune ar trebuie să poată să răsucească închizătorile de la bicicletă. Dacă alegeți să lucrați singuri la bicicleta dumneavoastră, trebuie să folosiți o cheie de torsiune şi specificațiile corecte de torsiune ale producătorului de bicicletă sau componentă sau ale dealerului. Dacă este nevoie să realizați o ajustare acasă sau pe teren, vă rugăm să aveți grijă, iar închizătorile la care ați lucrat să fie verificate de către dealer cât mai repede posibil.

ATENȚIE: Forța corectă de strângere a închizătorilor - piulițe, suruburi - la bicicletă este importantă. Folosind prea puțină forță e posibil ca închizătorile să nu țină în siguranță. Folosind prea multă forță, închizătorile pot să distrugă filetul de şurub, să se întindă, să se deformeze sau să se rupă. În oricare din cazuri, forța incorectă de strângere poate duce la cedarea componentelor, ce poate cauza pierderea controlului şi căderea dumneavoastră.

- Asigurați-vă că nu este nimic desfăcut. Ridicați roata din față de la pământ cu 5 sau 7 centimetri, apoi lăsați-o să sară pe pământ. Ceva pare, sună sau simți a fii desfăcut? Realizați o inspecție vizuală şi tactilă a întregii biciclete. Este vreo componentă sau vreun accesoriu slăbit? Dacă da, atunci le securizați-le. Dacă nu sunteți siguri rugați pe cineva cu experiență să verifice.
- **Cauciucuri & Roți:** Asigurați-vă că aveți cauciucurile umflate corect (vedeți Secțiunea 4.G.1). Verificați prin pozițioarea unei mâini pe şa, iar a celeilalte mâini la intersecția dintre ghidon şi pipă, apoi lăsați greutatea dumneavoastră pe bicicletă, în timp ce priviți la forma cauciucului. Comparați ceea ce vedeți cu modul în care ştiți că arată cauciucurile atunci când sunt umflate corect; şi ajustați dacă este nevoie.
- Cauciucurile sunt în condiție bună? Rotiți încet fiecare roată şi căutați tăieturi în ecartament şi peretele lateral. Înlocuiți cauciucurile deteriorate înainte de a merge cu bicicleta.
- Roți sunt drepte? Rotiți fiecare roată şi verificați spațiul de frânare şi dacă se clatină dintr-o parte în alta. Dacă o roată se clatină şi numai puțin dintr-o parte în alta, loveşte sau se freacă de suportul de frâne, transportați bicicleta la un magazin de biciclete autorizat pentru ca roata să vă fie îndreptată.

PRECAUȚIE: Roțile trebuie să fie drepte pentru ca frânele pe jantă(V-brake) să funcționeze eficient. Îndreptarea roților este o îndemânare ce necesită experiență şi instrumente speciale. Nu încerca să îndrepți o roată până când nu ai cunoştința, experiența şi instrumentele necesare pentru a face îndreptarea corect.

- Jantele sunt curate şi nedeteriorate? Asiguraţi-vă că jantele sunt curate şi nedeteriorate la contactul cu cauciucul, şi dacă aveţi frâne pe jantă, verificaţi janta pe suprafaţa de frânare. Verificaţi pentru a vă asigura că nici un indicator sau semn de uzură nu este vizibil pe toată suprafaţa jantei.

ATENŢIE: Jantele de la roţile bicicletelor sunt supuse uzurii. Întrebaţi dealerul în legătură cu uzura jantelor de la roţi. Unele jante au un indicator de uzură care devine vizibil pe măsură ce se uzează suprafaţa de frânare a jantei. Un indicator vizibil de uzare a jantei pe o parte a roţii reprezintă un indicator al faptului că janta a ajuns la durata maximă de utilizare. Mergând cu o bicicletă care este la finalul duratei de utilizare poate duce la cedarea roţilor, poate determina pierderea controlul şi căderea de pe bicicletă.

- **Frânele:** Verificaţi frânele pentru o operare adecvată (vedeţi Secţiunea 4.C). Strângeţi manetele de frână. Sunt închise eliberatoarele rapide de frână? Sunt toate cablurile de control la locul lor şi bine securizate? Dacă aveţi frâne pe jante, intră suporturile de frână în contact cu janta roţii după cum trebuie şi realizează contact total cu janta? Frânele sunt acţionate la numai un inch (2,54cm) de mişcare a manetei de frână? Puteţi aplica forţa totală de frânare asupra manetelor de frână fără ca acestea să atingă ghidonul la manşoane? Dacă nu, frânele au nevoie de ajustare. Nu mergeţi cu bicicleta până ce nu sunt ajustate frânele corespunzător de către un mecanic profesionist de biciclete.
- **Sistemul de prindere al roţilor:** Asiguraţi-vă că roţile din spate şi din faţă sunt montate corect. Vedeţi Secţiunea 4.A.
- **Tija de şa:** Dacă tija de şa are o închizătoare cu clemă mai sus de centru pentru ajustarea uşoară a înălţimii, verificaţi ca aceasta să fie ajustată corespunzător şi închisă. Vedeţi Secţiunea 4.B.
- **Aliniere ghidon şi şa:** Asiguraţi-vă că şaua şi pipa ghidonului sunt paralele cu linia de centru a bicicletei şi strânse îndeajuns de mult pentru a nu le putea răsuci din aliniere. Vedeţi Secţiunea 3.B şi 3.C.
- **Capetele ghidonului:** Asiguraţi-vă că manşoanele sunt fixate în siguranţă şi în condiţie bună. Dacă nu sunt, atunci cereţi dealerului să le înlocuiască. Asiguraţi-vă că manşoanele şi extensiile sunt introduse bine. Dacă nu sunt, cereţi dealerului să le introducă bine înainte de a merge cu bicicleta. Dacă ghidonul are extensii de capăt de bară, asiguraţi-vă că acestea sunt stânse destul de mult pentru a nu le putea răsuci.

ATENŢIE: Manşoanele sau extensiile slăbite sau deteriorate pot determina pierderea controlului şi căderea. Manşoanele sau extensiile neintroduse bine pot cauza tăieturi şi leziuni grave, chiar într-un accident minor.

NOTĂ FOARTE IMPORTANTĂ DE PROTECŢIE:

Vă rugăm de asemenea să citiţi şi să vă familiarizaţi cu informaţia importantă despre durata de viaţă a bicicletei şi a componentelor sale din Anexa B.

D. Prima cursă cu bicicleta

După ce vă închideți catarama la casca de protecție şi porniți în prima plimbare de familiarizare cu noua dumneavoastră bicicletă, asigurați-vă că ați ales un mediu controlabil, departe de maşini, alți ciclişti, obstacole sau alte riscuri. Mergeți cu bicicleta pentru a vă familiariza cu comenzile, caracteristicile şi performanța noii dumneavoastră biciclete.

Familiarizați-vă cu acțiunea de frânare a bicicletei (vedeți Secțiunea 4.C). Testați frânele la viteză redusă, apăsând cu greutatea dumneavoastră pe spate şi aplicând încet frânele, cele din spate mai întâi. Aplicarea bruscă sau excesivă a frânelor din față vă poate arunca peste ghidon. Aplicarea prea puternică a frânelor poate bloca o roată, ceea ce vă poate determina să pierdeți controlul şi să cădeți. Deraparea este un exemplu a ceea ce se poate întâmpla atunci când o roată se blochează.

Dacă bicicleta dumneavoastră are pedale cu sau fără prindere, exersați intrarea şi ieşirea din pedale. Vedeți paragraful B.4 de mai sus şi Secțiunea 4.E.4.

Dacă bicicleta dumneavoastră are suspensie, familiarizați-vă cu modul în care suspensia reacționează la aplicarea frânei şi la schimbările de greutate ale biciclistului. Vedeți paragraful B.6 de mai sus şi Secțiunea 4.F

Exersați schimbarea vitezelor (vedeți Secțiunea 4.D). Amintiți-vă să nu schimbați niciodată viteza în timp ce pedalați în spate, şi nici să pedalați în spate imediat după ce ați schimbat viteza. Acest lucru poate bloca lanțul şi cauza deteriorări serioase bicicletei.

Verificați manevrarea şi răspunsul bicicletei; precum şi confortul

Dacă aveți întrebări, sau dacă simțiți că ceva nu este precum ar trebui să fie la bicicletă, consultați dealerul înainte de a merge din nou cu bicicleta.

2. Siguranța

A. Noțiuni de bază

ATENȚIE: Zona în care mergeți cu bicicleta poate necesita dispozitive de siguranță specifice. Este responsabilitatea dumneavoastră să vă familiarizați cu legile, condițiile din zona în care mergeți cu bicicleta şi să vă conformați cu toate legile aplicabile, incluzând echiparea corespunzătoare potrivit legii a dumneavoastră şi a bicicletei.

Luați aminte la toate legile şi reglementările locale pentru biciclete. Luați aminte la reglementările privind luminarea bicicletei, licențierea bicicletelor, mersul pe trotuar, legile ce reglementează traiectoria bicicletei şi utilizarea drumului, legile privind casca de protecție, legile privind portbagajele pentru copii, legile speciale privind traficul bicicletelor. Este responsabilitatea dumneavoastră să cunoaşteți şi să respectați aceste legi.

1. Purtați întotdeauna o cască de protecție ce îndeplineşte ultimele standarde certificate şi este adecvată stilului de bicicletă pe care îl adoptați. Urmați întotdeauna instrucțiunile producătorului de cască privind mărimea potrivită, utilizarea şi îngrijirea acesteia. Majoritatea leziunilor pe bicicletă implică leziuni la cap care probabil ar fi putut fi evitate dacă respectivul biciclist ar fi purtat o cască de protecție adecvată.

⚠ **ATENȚIE: Nepurtarea unei căşti de protecție în timpul mersului cu bicicleta, acest lucru poate duce la leziuni grave sau deces.**

2. Faceți întotdeauna Verificarea Mecanică de Siguranță (Secțiunea 1.C) înainte de a vă urca pe bicicletă.
3. Fiți pe de-a întregul familiari cu comenzile bicicletei dumneavoastră: frânele (Secțiunea 4.C.); pedalele (Secțiunea 4.E.); schimbarea vitezelor (Secțiunea 4.D.)
4. Aveți grijă să păstrați părțile corpului şi alte obiecte departe de dinții ascuțiți ai inelelor lanțurilor, de lanțurile aflate în mişcare, de rotația pedalelor şi a foilor, şi de roțile bicicletei ce se învârt.
5. Purtați întotdeauna:
   - Pantofi ce vor rămâne pe picioare şi vor putea ține bine pedalele. Asigurați-vă că şireturile pantofilor nu vor intra în părțile aflate în mişcare, şi că nu mergeți niciodată cu bicicleta desculț în sandale sau papuci.
   - Îmbrăcăminte aprins colorată, vizibilă care nu este atât de largă încât să se poate prinde în bicicletă sau poate fi agățată de către obiectele de pe marginea şoselei sau a drumului.
   - Ochelari de protecție, pentru a vă proteja împotriva murdăriei, prafului sau gândacilor din aer - ochelari de soare atunci când soarele este puternic şi simplii atunci când nu e.
6. Nu săriți cu bicicleta. Sărind cu o bicicletă, în mod special cu un BMX sau cu o bicicletă de munte, poate fi distractiv; dar poate pune o presiune foarte mare şi imprevizibilă asupra bicicletei şi a componentelor sale. Cei care insistă să sară cu bicicletele lor riscă daune serioase, atât lor, cât şi bicicletelor. Înainte să încercați să săriți, să faceți cascadorii sau să concurați cu bicicleta dumneavoastră, citiți şi înțelegeți Secțiunea 2.F.
7. Rulați la o viteză adecvată condițiilor. O viteză mai mare semnifică un risc mai mare.

B. Mersul cu bicicleta în siguranță

1. Respectați toate regulile de drum şi toate legile locale de trafic.
2. Împărțiți şoseaua sau drumul cu alții - motociclişti, pietoni şi alți ciclişti. Respectați drepturile lor.
3. Mergeți cu bicicleta în mod defensiv. Presupuneți întotdeauna că ceilalți nu vă văd.
4. Priviți înainte, şi fiți gata să evitați:
   - Vehiculele care încetinesc sau se întorc, intră pe drum sau înainte pe banda dumneavoastră de circulație, sau vin din spate.
   - Uşile ce se deschid ale maşinilor parcate.
   - Pietonii care grăbesc pasul.
   - Copiii sau animalele care se joacă în apropierea drumului.
   - Gropile, canalele, şinele de tren, îmbinările extinse, construcțiile de drum sau trotuar, grohotişul şi alte obstrucții care vă pot face să deviați din trafic, vă pot prinde roata sau provoca un accident.
   - Multe alte riscuri sau lucruri ce vă pot distrage atenția, ce pot apărea în timpul mersului cu bicicleta.
5. Călătoriți pe benzile destinate bicicletelor, pe traiectoriile destinate bicicletelor sau cât mai aproape posibil de marginea drumului, în direcția fuxului de trafic sau după cum sunteți direcționat de către legile de guvernare locală.

6. Opriți la indicatoarele de oprire şi la semafoare; încetiniți şi priviți în ambele sensuri la intersecțiile străzilor. Amintiți-vă că o bicicletă pierde întotdeauna într-o ciocnire cu un vehicul cu motor, de aceea fiți pregătiți să cedați trecerea chiar dacă dumneavoastră mergeți corespunzător.

7. Utilizați semnalele mâinilor aprobate pentru întoarcere şi oprire.

8. Nu mergeți niciodată cu bicicleta având căşti în urechi. Ele maschează sunetele din trafic şi sirenele vehiculelor de urgențe, vă distrag atenția şi concentrarea de la ceea ce se întâmplă în jurul dumneavoastră, iar firele de la căşti se pot prinde în părțile bicicletei aflate în mişcare, ducând la pierderea controlului.

9. Nu trasportați niciodată un pasager, decât dacă este un copil mic ce poartă cască de protecție aprobată şi este securizat într-un portbagaj de copii montat corect sau într-o rulotă pentru transportarea copiilor.

10. Nu transportați niciodată ceva ce vă împiedică vederea sau controlul complet asupra bicicletei, sau ceva ce se poate prinde în părțile bicicletei aflate în mişcare.

11. Nu porniți într-o călătorie prinzându-vă de un alt vehicul.

12. Nu realizați cascadorii, mersul pe o roată sau sărituri. Dacă intenționați să faceți cascadorii, mersul pe o roată, sărituri sau să concurați cu bicicleta în ciuda sfatului de a nu proceda astfel, citiți Secțiunea 2.F, *Downhill, Cascadorii sau Competiții cu Bicicleta,* acum. Gândiți-vă cu atenție la abilitățile dumneavoastră înainte de a vă decide să vă asumați aceste riscuri mari ce apar la aceste categorii de mers cu bicicleta.

13. Nu mergeți şerpuit în trafic sau nu faceți mişcări ce pot surprinde oamenii cu care împărțiți drumul.

14. Observați şi cedați trecerea în locurile potrivite.

15. Nu mergeți niciodată cu bicicleta sub infuența alcoolului sau a drogurilor.

16. Dacă este posibil, evitați mersul în condiții climatice neprielnice, când vă este împiedicată vizibilitatea, în zori, la amurg sau pe întuneric sau când sunteți extrem de obosiți. Fiecare dintre aceste condiții măresc riscul de accident.

C. Siguranța pe teren accidentat

Nu este recomandat copiilor să meargă cu bicicleta pe teren accidentat, decât dacă sunt însoțiți de către un adult.

1. Condițiile variabile şi riscurile mersului cu bicicleta în afara şoselei necesită atenție în plus şi abilități specifice. Începeți încet pe un teren mai uşor şi formați-vă abilitățile. Dacă bicicleta dumneavoastră are suspensie, viteza mărită pe care o adoptați, creşte riscul de a pierde controlul şi de a cădea. Cunoaşteți mai întâi cum sa vă manevrați bicicleta în siguranță înainte să încercați viteza mărită sau terenul mai dificil.

2. Purtați echipament de protecție adecvat tipului de mers cu bicicleta pe care plănuiți să îl adoptați.

3. Nu mergeți singuri cu bicicleta în zone îndepărtate. Chiar şi atunci când călătoriți cu alții, asigurați-vă că este cineva care ştie unde mergeți şi când este de aşteptat să vă întoarceți.

4. Să luați întotdeauna cu dumneavoastră un act de identitate, astfel încât oamenii să ştie cine sunteți în cazul unui accident; să luați şi bani cash pentru mâncare, o băutură răcoritoare sau pentru un telefon de urgență.

5. Cedați trecerea pietonilor şi animalelor. Mergeți cu bicicleta într-in mod în care să nu îi speriați sau să îi puneți în pericol, şi oferiți-le un spațiu cât mai mare astfel încât mişcările lor neaşteptate să nu vă pună în pericol.

6. Fiți pregătiți. Dacă ceva nu merge bine atunci când mergeți cu bicicleta în afara drumului, este posibil ca ajutorul să nu fie aproape.

7. Înainte de a încerca să săriți, să faceți cascadorii sau să concurați cu bicicleta dumneavoastră, citiți şi înțelegeți Secțiunea 2.F.

Respectul pe teren accidentat

Respectați legile locale care reglementează unde şi cum puteți merge cu bicicleta pe teren accidentat, şi respectați proprietatea privată. Este posibil să împărțiți traseul cu alții - călători, rideri, alți ciclişti. Respectați-le drepturile. Rămâneți pe traseul destinat bicicletei. Nu contribuți la eroziune mergând prin noroi sau făcând alunecări care nu sunt necesare. Nu deranjați ecosistemul prin tăierea propriei poteci sau făcând scurtături prin vegetație sau pe cursurile apelor. Este responsabilitatea dumneavoastră să minimizați impactul pe care îl aveți asupra mediului înconjurător. Lăsați lucrurile cum le-ați găsit; şi întotdeauna luați cu voi ce ați adus.

D. Mersul cu bicicleta în Condiți de Umiditate

⚠ **ATENȚIE: Condițiile de umiditate împiedică tracțiunea, frânarea şi vizibilitatea, atât pentru biciclist cât şi pentru alte vehicule care se află pe drum. Riscul unui accident creşte dramatic în condiții de umiditate.**

În condiții de umiditate, puterea de oprire a frânelor dumneavoastră (cât şi a frânelor altor vehicule cu care împărțiți drumul) este redusă dramatic, iar cauciucurile dumneavoastră nu au aceeaşi aderență. Acest lucru face ca viteza să fie mai greu de controlat şi să pierdeți mai uşor controlul bicicletei. Pentru a vă asigura că puteți încetini şi opri în siguranță în condiții de umiditate, mergeți mai încet cu bicicleta şi aplicați frânele mai devreme şi mai gradual decât ați face în condiții normale, uscate. Vedeți de asemenea Secțiunea 4.C.

E. Mersul cu bicicleta Noaptea

Mersul cu bicicleta în timpul nopții este mult mai periculos decât în timpul zilei. Un biciclist este văzut foarte greu de către un automobilist sau pieton. De aceea, copiii nu ar trebui să călătorească niciodată în zori, la amurg sau noaptea. Adulții care aleg să accepte riscul foarte mare de a călători în zori, la amurg sau noaptea trebuie să fie şi mai atenți atât la modul în care merg cu bicicleta, cât şi la alegerea echipamentului specializat care ajută la reducerea riscului. Consultați dealerul cu privire la echipamentul de protecție pe timp de noapte.

⚠ **ATENȚIE: Accesoriile reflectorizante nu înlocuiesc luminile necesare. Este periculos să mergeți cu bicicleta în zori, la amurg, noaptea sau în alte momente de vizibilitate redusă, fără a avea montat pe bicicletă un sistem adecvat de iluminare şi fără să aveți accesorii reflectorizante. Acest lucru poate conduce la răni grave sau poate chiar la deces.**

Accesoriile reflectorizante ale bicicletei sunt create să recepționeze şi să reflecte luminile maşinilor într-un mod care vă poate ajuta să fiți văzuți şi recunoscuți ca fiind un biciclist în mişcare.

⚠ **PRECAUȚIE Verificați regulat accesoriile reflectorizante şi brațele lor de montare pentru a vă asigura că sunt curate, drepte, nesparte şi montate în siguranță. Cereți dealerului să înlocuiască accesoriile reflectorizante deteriorate şi să îndrepte sau să le strângă pe cele care sunt îndoite sau desfăcute.**

Brațele de montat ale accesoriilor reflectorizante din spate sau din față sunt deseori create ca o prinzătoare de protecție a cablurilor frânei care previn cablurile să se prindă de partea de rulare a cauciucului dacă cablul sare din jugul său sau se rupe.

⚠ **ATENȚIE: Nu scoateți accesoriile reflectorizante din spate sau din față sau brațele acestora de la bicicleta dumneavoastră. Ele reprezintă o parte integrantă a sistemului de protecție al bicicletei.**

Scoaterea accesoriilor reflectorizante conduce la reducerea vizibilității în fața celorlalți utilizatori ai drumului. În cazul în care sunteți loviți de către alte vehicule puteți suferi răni grave sau chiar să muriți.

Brațele accesoriilor reflectorizante te pot proteja de prinderea cablului frânei de cauciuc, în cazul în care acesta cedează. Dacă cablu frânei se prinde de cauciuc, acesta poate bloca roata (oprire bruscă), ducând la pierderea controlului asupra bicicletei şi cădere.

Dacă alegeți să mergeți cu bicicleta în condiții de vizibilitate redusă, verificați şi asigurați-vă că vă conformați legilor locale privitoare la călătoria noaptea, şi luați următoarele măsuri de precauție adiționale recomandate:

- Cumpărați şi instalați sisteme de iluminat față-spate alimentate pe bază de generator sau baterie, care respectă toate reglementările în vigoare şi oferă vizibilitate adecvată.
- Purtați îmbrăcăminte şi accesorii deschise la culoare reflectorizante ca: veste reflectorizante, banderole pentru mâini şi picioare reflectorizante, dungi reflectorizante pe casca de protecție, lumini de semnalizare ataşate de corp şi/sau de bicicletă ... orice dispozitiv reflectorizant sau sursă de lumină care se mişcă vă poate ajuta să captați atenția automobiliştilor, pietonilor şi a altora din trafic care se apropie de dumneavoastră.
- Asigurați-vă că îmbrăcămintea dumneavoastră sau orice altceva ce purtați pe bicicletă nu obturează vreun accesoriu reflectorizant sau sursă de lumină.
- Asigurați-vă că bicicleta dumneavoastră este echipată cu accesorii reflectorizante poziționate corect şi montate în siguranță.

Când călătoriți în zori, la amurg sau noaptea:

- Mergeți încet cu bicicleta.
- Evitați locurile întunecate sau zone cu trafic mult sau cu trafic rapid.
- Evitați drumurile periculoase.
- Dacă este posibil, mergeți cu bicicleta pe rutele familiare.

Dacă mergeți cu bicicleta în trafic:

- Fiți previzibili. Mergeți cu bicicleta în aşa fel încât şoferii să vă poată vedea şi intui mişcările.
- Fiți alerți. Mergeți cu bicicleta în mod defensiv şi aşteptați imprevizibilul.
- Dacă plănuiți să mergeți des cu bicicleta în trafic, întrebați dealerul despre cursuri pentru siguranța în trafic sau despre o carte bună cu privire la siguranța în trafic.

F. Ciclism extrem, cascadorii şi competiții

Indiferent dacă îl numiți *Aggro, Hucking, Freeride (stil liber), North Shore, Downhill (coborâri), Jumping (săriuri), Stunt Riding (cascadorii), Racing (competiție)* sau altceva: dacă vă angajați în acest stil extrem, agresiv de mers cu bicicleta vă veți răni, şi vă asumați în mod voluntar un risc foarte mare de vă răni sau chiar muri.

Nu toate bicicletele sunt create pentru acest tip de mers cu bicicleta, iar cele care care au fost create astfel este posibil să nu fie potrivite pentru toate tipurile de stil agresiv. Verificați cu dealerul dumneavoastră sau cu producătorul bicicletei destinația bicicletei dumneavoastră înainte de a vă angaja într-un mers extrem cu bicicleta.

Când coborâți repede, puteți atinge viteze dobândite de motociclete, şi astfel înfruntați pericole şi riscuri similare. Este important să aveți bicicleta şi echipamentul inspectat cu grijă de către un mecanic calificat şi asigurați-vă că este în condiții perfecte. Consultați-vă cu biciclişti profesionişti, personalul zonei şi responsabilii competițiilor asupra condițiilor şi echipamentului recomandat zonei în care plănuiți să mergeți cu bicicleta. Purtați echipamentul de protecție adecvat, incluzând: cască de protecție full-face, mănuşi full-finger, şi armură de corp. În ultimă instanță, este responsabilitatea dumneavoastră să purtați echipamentul corespunzător şi să fiți familiari cu condițiile rutei.

⚠ **ATENȚIE: Deşi multe cataloage, reclame şi articole despre ciclism înfățişează biciclişti care practică mersul extrem cu bicicleta, această activitate este extrem de periculoasă, creşte riscul de a vă răni sau muri, şi măreşte gravitatea oricărei răni. Amintiți-vă că acțiunea infățişată este realizată de către profesionişti cu mulți ani de antrenament şi experiență. Cunoaşteți-vă limitele şi purtați întotdeauna o cască de protecție şi alte echipamente de protecție adecvate. Chiar şi cu cel mai performant echipament de protecție, puteți fi grav rănit sau omorât atunci când săriți, faceți cascadorii, coborâți cu viteză sau concurați.**

⚠ **ATENȚIE: Bicicletele şi părțile bicicletelor au limitări în ceea ce priveşte puterea şi integritatea, iar acest tip de mers cu bicicleta poate depăşi acele limitări.**

Nu recomandăm acest tip de mers cu bicicleta din cauza riscurilor crescute; dar dacă alegeți să vă asumați aceste riscuri, cel puțin:

- Luați mai întâi lecții de la un instructor competent.
- Începeți cu exerciții de învățare mai uşoare şi dezvoltați-vă treptat aptitudinile înainte de a încerca ceva mai dificil sau mai periculos.
- Use only designated areas for stunts, jumping, racing or fast downhill riding Utilizați doar zone special destinate cascadoriilor, săriturilor, competițiilor sau coborârii cu viteză (downhill).
- Purtați o cască de protecție full-face, apărătoari şi alte echipamente de protecție.
- Trebuie să înțelegeți şi să recunoaşteți că forța pusă pe bicicleta dumneavoastră de către acest tip de activitate vă poate rupe sau deteriora părți ale bicicletei şi să anuleze garanția.
- Transportați bicicleta la dealerul local dacă se rupe sau se îndoaie ceva. Nu mergeți cu bicicleta dacă există componente deteriorate.

Dacă faceți downhill, realizați cascadorii sau concurați, cunoasteți-vă limitele aptitudinilor şi experienței. În ultimă instanță, este responsabilitatea dumneavoastră să evitați rănirea.

G. Schimbarea componentelor sau adăugarea accesoriilor

Există multe componente şi accesorii disponibile pentru a mări confortul, performanța şi înfățişarea bicicletei dumneavoastră. Totuşi, dacă schimbați componente sau adăugați accesorii, faceți acest lucru pe riscul dumneavoastră. Este posibil ca producătorul bicicletei să nu fi testat compatibilitatea, fiabilitatea sau siguranța acelei componente sau acelui accesoriu pentru bicicleta dumneavoastră. Înainte de a instala orice componentă sau accesoriu, incluzând un cauciuc de mărime diferită, asigurați-vă că este compatibil/ă cu bicicleta dumneavoastră prin consultarea cu dealerul dumneavoastră. Asigurați-vă că citiți, înțelegeți şi urmați instrucțiunile care însoțesc produsele pe care le cumpărați pentru bicicleta dumneavoastră. *Vedeți de asemenea Anexa A şi B*

⚠ **ATENȚIE: Nereuşita de a confirma compatibilitatea, de a instala corespunzător, de a opera şi întreține orice componentă sau accesoriu poate duce la răni grave sau chiar deces.**

⚠ **ATENȚIE: Înlocuirea componentelor bicicletei dumneavostră cu altele decât piese de schimb originale poate compromite siguranța bicicletei şi poate anula garanția. Consultați-vă cu dealerul local înainte de a schimba componentele bicicletei.**

3. Potrivirea

NOTĂ: Potrivirea corectă este un element esențial pentru siguranța mersului cu bicicleta, performanță şi confort. Realizarea ajustărilor la bicicleta dumneavoastră ce duc la potrivirea corectă pentru corpul dumneavoastră şi pentru condițiile de călătorie necesită experiență, abilitate şi unelte speciale. Întotdeauna cereți dealerului să realizeze ajustările la bicicleta dumneavoastră; sau, dacă aveți experiență, abilitate şi unelte, cereți dealerului să vă verifice munca depusă înainte de a merge cu bicicleta.

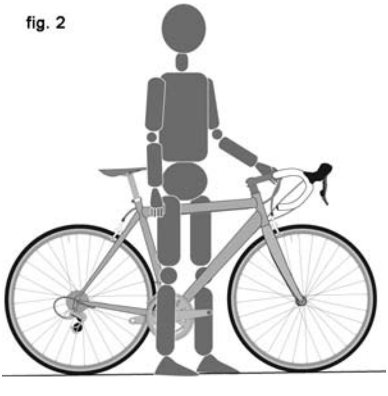
⚠ **ATENȚIE: Dacă bicicleta nu are mărimea potrivită taliei dumneavoastră, puteți pierde controlul şi cădea. Dacă noua bicicletă nu vi se potriveşte ca mărime, cereți dealerului să o schimbe înainte să mergeți cu ea.**

A. Înălțimea stând deasupra bicicletei

1. Biciclete cu cadru pentru bărbați

Înălțimea stând deasupra bicicletei este elementul de bază în alegerea unei biciclete de mărime potrivită. Aceasta reprezintă distanța de la sol la punctul cel mai înalt al cadrului bicicletei în locul unde se află bifurcația picioarelor dumneavoastră atunci când pedalați bicicleta (fig 2). Pentru a verifica dacă această distanță este cea bună, pedalați

fig. 2



bicicleta în timp ce purtați încălțămintea în care veți mege cu bicicleta, şi săriți viguros pe călcâie. Dacă bifurcația picioarelor atinge cadrul, bicicleta este prea mare pentru dumneavoastră. Nu vă plimbați cu această bicicletă nici măcar în jurul blocului. O bicicletă cu care vă plimbați numai pe şosea, nu şi pe teren accidentat ar trebui să ve ofere un spațiu între cadru şi bifurcația picioarelor de minim 5 cm. O bicicletă cu care vă plimbați pe suprafețe nepavate ar trebui să vă ofere un spațiu între cadru şi bifurcația picioarelor de minim 7,5 cm. Iar o bicicletă pe care o veți utiliza pe teren accidentat ar trebui să vă ofere un spațiu de 10 cm sau mai mult.

2. Biciclete fără țeava transversală a cadrului - de „dame”

Înălțimea stând deasupra bicicletei nu se aplică pentru bicicletele fără țeava transversală a cadrului. În schimb, dimensiunea de limitare este determinată de înălțimiea şeii. Trebuie să vă puteți ajusta poziția şeii după cum este descris la punctul **B** fără a depăşi limitele setate de înălțimea capătului tubului unde intra tija de şa şi semnul de „Minimă Inserare” sau „Maximă Inserare” de pe tija de şa.

B. Poziția şeii

fig. 3

Ajustarea corectă a şeii este un factor important în a obține cea mai mare performanță şi cel mai mare confort de la bicicleta dumneavoastră. Dacă poziția şeii nu este confortabilă, consultați dealerul local.

Şaua poate fi ajustată în trei direcții:

1. Ajustări în sus şi în jos. Pentru a verifica înălțimea corectă a şeii (fig. 3):

- aşezați-vă pe şa;
- poziționați un călcâi pe pedală;
- rotiți angrenajul pânâ când pedala cu călcâiul dumneavoastră pe ea este în poziția de jos, poziție în care brațul angrenajului este paralel cu tija de şa.

Dacă piciorul dumneavoastră nu este complet drept, înălțimea şeii trebuie ajustată. Dacă şoldurile dumneavoastră trebuie să se balanseze pentru ca să ajungă călâiul la pedală, şaua este prea sus. Dacă genunchiul este îndoit când călcăiul este pe pedală, şaua este prea jos.

Cereți dealerului să regleze şaua la poziția optimă de a merge cu bicicleta şi să vă arate cum să realizați această ajustare. Dacă alegeți să vă ajustați singuri înălțimea şeii:

- desfaceți colierul de prindere a şeii
- ridicați sau coborâți şaua în tubul de şa
- asigurați-vă că şaua este aşezată drept
- Reprindeți colierul de prindere al şeii până la momentul de torsiune recomandat (vezi Anexa D sau instrucțiunile producătorului).

Odată ce şaua se află la înălțimea corectă, asigurați-vă că tija de şa nu depăşeşte semnul de „Minimă Inserare” sau „Maximă Inserare” (fig. 4).

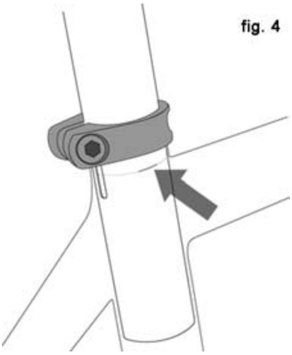


fig. 4

NOTĂ: Unele biciclete au o gaură în tubul în care intră tija de şa, scopul acesteia este de a vă ajuta să vedeți dacă tija de şa este inserată în tub îndeajuns de mult pentru a fi în siguranță. Dacă bicicleta dumneavoastră are o astfel de gaură, utilizați-o în locul semnului de „Minimă Inserare” sau „Maximă Inserare” pentru a vă asigura că tija de şa este inserată îndeajuns de mult în tub încât este vizibilă prin acea gaură.

Dacă bicicleta dumneavoastră are întrerupt tubul în care intră tija de şa, după cum este cazul la unele biciclete cu suspensie, trebuie să vă asigurați că tija de şa intră îndeajuns de mult în cadru încât o puteți atinge prin capătul întrerupt al tubului cu vârful degetului fără să vă inserați degetul dincolo de prima încheietură a sa. *Vedeți de asemenea NOTA de mai sus şi fig. 5.*

fig. 5

⚠ **ATENȚIE: Dacă tija de şa nu este inserată în tub aşa cum este descris la punctul B.1 de mai sus, este posibil ca tija de şa să se rupă, ceea ce vă poate face să pierdeți controlul bicicletei şi să cădeți.**

2. Ajustările pentru înainte şi înapoi. Şaua poate fi ajustată înainte sau înapoi pentru a vă ajuta să aveți poziția optimă pe bicicletă. Cereți dealerului să vă aşeze şaua pentru condițiile optime de călătorie şi să vă arate cum să realizați această ajustare. Dacă alegeți să vă faceți propriile ajustări pentru înainte şi înapoi, asigurați-vă că mecanismul de prindere este strâns pe partea unde şinele de şa sunt drepte şi că nu atinge partea curbată a acestora, şi că utilizați momentul de torsiune recomandat pentru clemele de prindere (vezi Anexa D sau instrucțiunile producătorului).

3. Ajustarea unghiului de şa. Majoritatea persoanelor preferă o şa orizontală; dar unor biciclişti le place ca vârful de şa să fie doar puțin mai sus sau mai jos. Dealerul dumneavoastră poate ajusta unghiul de şa sau vă poate învăța cum să realizați acest lucru. Dacă alegeți să vă ajustați singuri unghiul de şa şi aveți doar un şurub de strângere a şeii pe tija de şa, este foarte important să desfaceți şurubul de strângere suficient de mult încât să permiteți oricăror părți dințate ale mecanismului să se elibereze înainte de a schimba unghiul de şa, iar mai apoi aceste părți dințate trebuie să fie puse pe poziții înainte să strângeți şurubul de strângere până la momentul de torsiune recomandat (vezi Anexa D sau instrucțiunile producătorului).

⚠ **ATENȚIE: Când faceți ajustările pentru unghiul de şa cu un singur şurub de strângere al şeii, verificați întotdeauna ca părțile zimțate de pe suprafața mată a şurubului să nu fie uzate. Părțile zimțate tocite de pe şurub pot face ca şaua să se mişte, făcându-vă să pierdeți controlul bicicletei şi să cădeți.**

Strângeți întotdeauna închizătoarele la momentul de torsiune corect. Şuruburile care sunt stânse prea mult pot să se întindă şi să se deformeze. Şuruburile care sunt strânse prea slab pot să se mişte şi să se uzeze. Oricare dintre aceste două greşeli poate duce la o cedare bruscă a şurubului, făcându-vă să pierdeți controlul bicicletei şi să cădeți.

NOTĂ: Dacă bicicleta dumneavoastră este echipată cu o şa cu suspensie, mecanismul de suspensie are nevoie de service şi întreținere periodică. Întrebați dealerul despre intervale de service recomandate pentru suspensia şeii.

Mici schimbări asupra poziției şeii pot avea un efect substanțial asupra performanței şi confortului. Pentru a găsi cea mai bună poziție de şa, faceți modificările de poziție pe rând.

ATENȚIE: După orice ajustare a şeii, asigurați-vă că mecanismul de ajustare a şeii este poziționat corect şi bine strâns înainte de a merge cu bicicleta. Orice şurub de prindere al şeii sau al tijei care nu este bine prins poate cauza deteriorări la tija de şa, sau vă poate face să pierdeți controlul asupra bicicletei şi să cădeți. Un mecanism de ajustare al şeii corect închis nu va permite mişcarea acesteia în nici o direcție. Verificați periodic ca mecanismul de ajustare al şeii să fie strâns corespunzător.

Dacă, în ciuda ajustării corecte a înălțimii, a înclinației şi a poziției longitudinală, şaua dumneavoastră este încă neconfortabilă, s-ar putea să aveți nevoie de un alt model de şa. Şeile, ca şi oamenii, au forme, dimensiuni şi elasticitate diferite. Dealerul local vă poate ajuta să alegeți o şa care, atunci când este ajustată corect pentru corpul dumneavoastră, va fi confortabilă.

ATENȚIE: Unele persoane au reclamat faptul că mersul prelungit pe o bicicletă cu o şa care este ajustată incorect sau care nu susține corect zona pelviană, poate provoca răni pe termen scurt sau lung nervilor sau vaselor de sânge, sau chiar impotență. Dacă şaua vă provoacă durere, amorțeală sau alt disconfort, ascultați-vă corpul şi opriți-vă din a merge cu bicicleta până ce nu ați fost la dealerul dumneavoastră pentru a vă ajusta şaua sau pentru o vă oferi o şa diferită.

C. Înălțimea şi unghiul ghidonului

Bicicleta dumneavoastră este echipată fie cu pipă „fără filet”(threadless), care se strânge pe partea exterioară a gâtului furcii, sau cu o pipă „pană” (quill), care se strânge în interiorul gâtului furcii printr-un şurub de legătură extensibil. Dacă nu sunteți absolut siguri ce tip de pipă are bicicleta dumneavoastră, întrebați dealerul.

Dacă bicicleta dumneavoastră are pipă fără filet (fig. 6) dealerul poate schimba înălțimea ghidonului prin mutarea înălțimii distanțierelor de ajustare de sub pipă deasupra ei, sau invers. Altfel, trebuie să cumpărați o pipă de o lungime sau înălțime diferită. Consultați-vă dealerul. Nu încercați să faceți aceste lucruri de unul singur, deoarece necesită cunoştințe speciale.

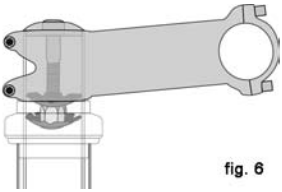


fig. 6

Dacă bicicleta dumneavoastră are pipă „pană” (cu filet) (fig. 7) puteți cere dealerului să vă ajusteze puțin înălțimea ghidonului prin ajustarea înălțimii pipei.

O pipă „pană” are un semn gravat sau marcat pe ax care este destinat punctului pipei de „Minimă Inserare” sau „Maximă Inserare”. Acest semn nu trebuie să fie vizibil deasupra setului de cuvete.

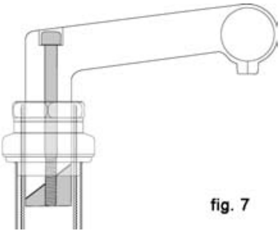


fig. 7

ATENȚIE: Punctul de Minimă Inserare al pipei „pană” nu trebuie să fie vizibil deasupra capătului cuvetei. Dacă pipa este extinsă dincolo de Punctul de Minimă Inserare este posibil ca aceasta să rupă sau să deterioreze gâtul furcii, ceea ce v-ar putea face să pierdeți controlul bicicletei şi să cădeți.

ATENȚIE: La unele biciclete, schimbarea pipei sau a înălțimii pipei poate afecta tensiunea cablului frânei de pe față, blocând cablul frânei sau provocând o slăbire în exces a cablului, ceea ce poate conduce imposibilitatea de a utiliza frânele de pe față. Dacă plăcuțele de frână de pe față se mişcă înspre janta roții sau înspre afara ei când pipa sau înălțimea pipei este schimbată, frânele trebuie ajustate corect înainte de a vă plimba cu bicicleta.

Unele biciclete sunt echipate cu un unghi al pipei ajustabil. Dacă bicicleta dumneavoastră are un unghi de pipă ajustabil, cereți dealerului să vă arate cum să îl ajustați. Nu încercați să faceți de unii singuri ajustarea, deoarece schimbarea unghiului pipei poate necesita şi ajustări la comenzile bicicletei.

ATENȚIE: Strângeți întotdeauna închizătoarele la momentul de torsiune corect. Şuruburile care sunt strânse prea tare pot să se deformeze. Şuruburile care nu sunt strânse bine pot să se mişte şi să se uzeze. Oricare din greşeli poate conduce la o cedare bruscă a şurubului, făcându-vă să pierdeți controlul asupra bicicletei şi să cădeți.

Dealerul dumneavoastră poate schimba şi unghiul ghidonului sau ale extensiilor capetelor de bară.

ATENȚIE: Un şurub de strângere al pipei, al ghidonului sau al extensiilor capetelor de bară care nu este strâns suficient, poate compromite acțiunea de dirijare, ceea ce vă poate face să pierdeți controlul bicicletei şi să cădeți. Poziționați roata din față a bicicletei între picioare şi încercați să răsuciți ansamblul ghidonului/pipei. Dacă puteți răsuci pipa în raport cu roata din față, întoarce ghidonul în raport cu pipa, sau întoarce extensiile capetelor de bară în raport cu ghidonul, înseamnă că şuruburile sunt strânse insuficient.

ATENȚIE: În timpul utilizării aero-extensiilor veți avea mai puțin control asupra bicicletei. Veți avea o abilitate diminuată de a dirija bicicleta. În plus va trebui să vă reaşezați mâinile ca să puteți opera frânele, ceea ce înseamnă că reacția dumneavoastră la frânare va dura mai mult.

D. Ajustările manetelor de control

Unghiul mânerului pentru controlul frânei şi al schimbătorului, şi poziția lor pe ghidon pot fi schimbate. Cereți dealerului să facă ajustările pentru dumneavoastră. Dacă alegeți să faceți ajustrările unghiului mânerului de control pe cont propriu, asigurați-vă încă odată că ați strâns şuruburile până la momentul de torsiune recomandat (Anexa D sau intrucțiunile producătorului).

E. Ajustările manetelor de frână

Multe biciclete au manete de frână care pot fi ajustate pentru a se putea ajunge mai uşor la ele. Dacă aveți palmele mai mici sau vă este dificil să acționați manetele de frână, dealerul poate fie să ajusteze deschiderea manetei (travelul) pentru a o putea acționa mai uşor, fie să monteze nişte manete de frână cu deschiderea manetei (travelul) mai mică.

ATENȚIE: Cu cât este mai mică deschiderea manetei de frână, cu atât este mai critic să aveți frânele ajustate corect, astfel încât toată puterea frânei să poată fi folosită pe acea deschidere a manetei de frână (travel). Incapacitatea de a folosi întreaga putere a frânei pe acea deschidere a manetei (travel) poate rezulta în pierderea controlului bicicletei, ceea ce poate conduce la răni grave sau chiar deces.

4. Informații tehnice

Este important pentru siguranța, performanța, şi plăcerea dumneavoastră să înțelegeți cum funcționează lucrurile la bicicleta dumneavoastră. Vă rugăm să întrebați dealerul cum să realizați lucrurile descrise în această secțiune înainte de a le încerca, şi să cereți dealerului să vă verifice munca înainte de a merge cu bicicleta. Dacă aveți cea mai mică îndoială cu privire la înțelegerea a ceva din această secțiune a Manualului, discutați cu dealerul. *Vedeți de asemenea Anexa A, B, C şi D.*

A. Roțile

Roțile bicicletelor sunt create pentru a fi detaşabile pentru transportarea bicicletei să fie mai uşoară şi pentru repararea unei pene de cauciuc. În majoritatea cazurilor, axele roților sunt inserate în canale, numite „dropouts”, în furcă şi cadru, dar unele biciclete de munte (mountain bikes) cu suspensie utilizează ceea ce se numeşte sistem de montare a roții „prin ax”.

Dacă aveți o bicicletă de munte echipată cu roțile din față sau spate prin ax, asigurați-vă că dealerul v-a dat instrucțiunile producătorului, şi urmați-le când montați sau demontați o roată prin ax. Dacă nu ştiți ce înseamnă „prin ax”, întrebați dealerul.

Roțile sunt securizate prin una din cele trei metode:

• Un ax gol cu un canal („skewer”) prin el ce are o piulița de ajustare a tensiunii la un capăt şi o camă mai sus de centru de celălalt capăt(sistem de acțiune cu camă, fig. 8 a & b).

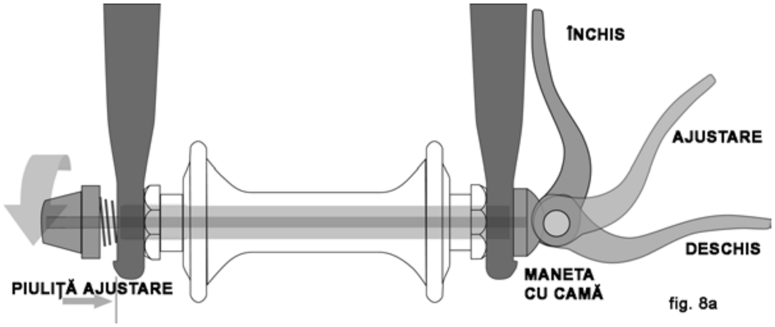


fig. 8a

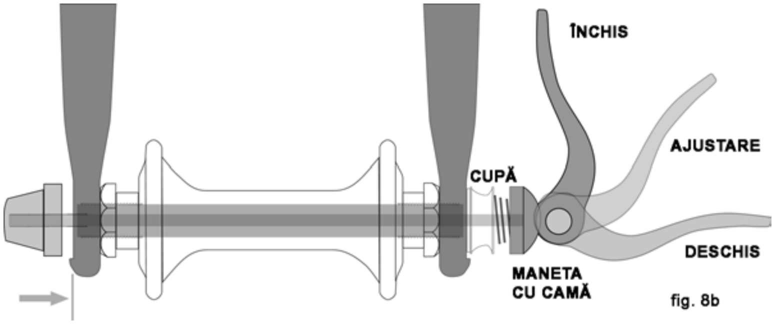


fig. 8b

• Un ax gol cu un canal („skewer”) prin el ce are o piulița de ajustare a tensiunii la un capăt şi o parte potrivită pentru o cheie hexagonală, închizătoare cu manetă sau alte mecanisme de strângere de celălalt capăt (prin şurub, fig. 9)

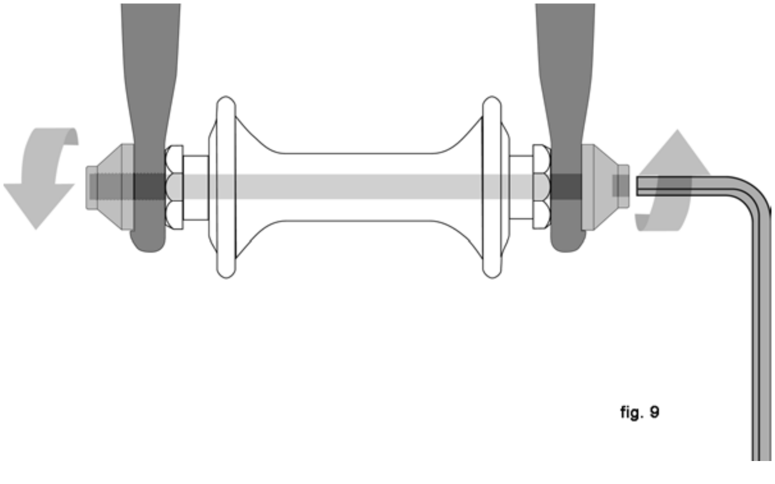


fig. 9

• Piulițele hexagonale sau şuruburile pentru cheile hexagonale sunt filetate pe sau în axul butucului (şurub pe roată, fig. 10).

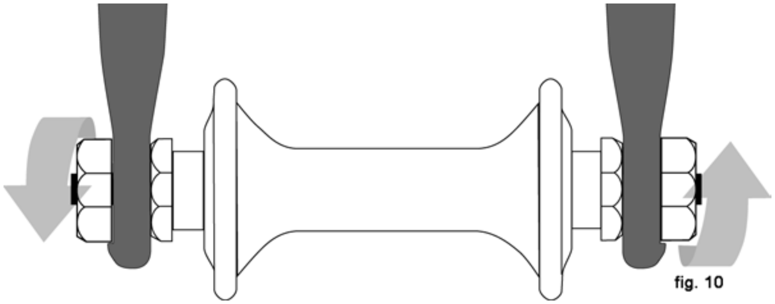


fig. 10

Bicicleta dumneavoastră poate fi echipată cu o metodă diferită de securizare pentru roata din față decât pentru roata din spate. Discutați despre metoda de securizare a roții a bicicletei dumneavoastră cu dealerul local.

Este foarte important să înțelegeți tipul metodei de securizare a roții bicicletei dumneavoastră, să ştiți să securizați corect roțile, şi să ştiți cum să aplicați forța corectă de prindere care să securizeze roata. Cereți dealerului să vă instruiască cum să demontați şi să montați corect roata, şi cereți să vă dea orice intrstrucțiuni ale producătorului existente.

ATENȚIE: Plimbarea cu o roată securizată neadecvat poate face ca roata să se mişte sau să cadă de pe bicicletă, ceea ce poate cauza răni grave sau chiar deces. De aceea, este estențial:

1. Să cereți dealerului să vă învețe cum să vă demontați şi să vă montați roțile în siguranță.

2. Să înțelegeți şi să aplicați tehnica corectă pentru strângere adecvată a roții.

3. De fiecare dată, înainte de a merge cu bicicleta, verificați dacă roata este bine prinsă/fixată.

Acțiunea corectă de strângere a unei roți securizate corect trebuie să imprime în relief suprafața de „dropouts”.

1. Mecanisme secundare de retenție a roții din față

Majoritatea bicicletelor sunt dotate cu furci ce utilizează un mecanism secundar de retenție a roții pentru a reduce riscul ca roata să se desprindă de pe furcă în cazul în care roata nu este montată corect. Mecanismele secundare de retenție a roții nu substituie securizarea corectă a roții din față.

Mecanismele secundare de retenție se împart în două categorii de bază:

a. Mecanism de tipul clip-on (prindere cu clemă) este un mecanism pe care producătorul îl adaugă la butucul roții din față sau furcii.

b. Mecanismul de tip integral este modelat, turnat sau prelucrat pe suprafața exterioară a canalelor dropouts ale furcii.

Cereți-i dealerului local să vă explice care este mecanismul secundar de retenție montat pe bicicleta dumneavoastră.

ATENȚIE: Nu înlăturați sau scoateți din funcțiune mecanismul secundar de retenție. După cum îi sugerează numele, acesta serveşte ca back-up

pentru asamblarea corectă a roţii. Dacă roata nu este securizată corect, mecanismul secundar de păstrare poate reduce riscul ca roata să se desprindă de pe furcă. Înlăturarea sau scoaterea din funcţiune a mecanismului secundar de păstrare poate de asemenea să anuleze garanţia.

Mecanismele secundare de retenţie nu substituie securizarea corectă a roţii. Dacă nu securizaţi corect roata se poate ca aceasta să se mişte sau să se desprindă, ceea ce ar putea conduce la pierderea controlului asupra bicicletei şi să cădeţi, ducând la răni grave sau chiar deces.

2. Roţi cu sisteme de acţiune cu camă

În prezent există două tipuri de mecanisme de retenţie a roţilor cu camă over-center (mai sus de centru): cama over-center tradiţională (fig. 8a) şi sistemul camă-şi-cupă (fig. 8b). Ambele utilizează o acţiune cu camă over-center pentru a strânge roata bicicletei la locul ei. Bicicleta dumneavoastră poate avea un sistem de retenţie a roţii din faţă tip camă-şi-cupă şi un sistem tradiţional de acţiune cu camă pentru roata din spate.

a. Ajustarea mecanismului tradiţional de acţiune cu camă (fig. 8a)

Butucul roţii este prins la locul său de forţa camei over-center ce apasă împotriva unui canal dropout şi trage piuliţa de ajustare a tensiunii, prin ax, împotriva celuilalt canal dropout. Volumul forţei de strângere este controlat de piuliţa de ajustare a tensiunii. Întorcând piuliţa de ajustare a tensiunii în sensul acelor de ceasornic, în timp ce împiedicaţi maneta de camă să se rotească, se măreşte forţa de strângere; întorcând-o în sensul invers acelor de ceasornic, în timp ce împiedicaţi maneta de camă să se rotească, se reduce forţa de strângere. Mai puţin de o jumătate de întoarcere a piuliţei de ajustare a tensiunii poate face diferenţa între o forţă de strângere sigură şi o forţă de strângere nesigură.

ATENŢIE: Este nevoie de întreaga forţă de acţiune a camei pentru a strânge roata în siguranţă. Ţinând piuliţa cu o mână, şi întorcând maneta ca o piuliţă-fluture, cu cealaltă mână, până când totul este cât de strâns puteţi, nu veţi reuşi să strângeţi o roată cu acţiune cu camă în siguranţă pe canalele dropouts. Verificaţi de asemenea prima AVERTIZARE din această Secţiune, p. 19.

b. Ajustarea mecanismului camă-şi cupă (fig. 8b)

Sistemul camă-şi-cupă al roţii din faţă a fost ajustat corect pentru bicicletă de către dealerul dumneavoastră. Cereţi dealerului să verifice ajustarea la fiecare şase luni. **Nu folosiţi roata din faţă cu camă-şi-cupă la altă bicicletă decât loa cea pentru care a fost ajustată de dealer.**

3. Demontarea şi montarea roţilor

ATENŢIE: Dacă bicicleta dumneavoastră este echipată cu frână pe butuc, tambur pe faţă sau spate, frâna cilindru sau bandă; sau dacă mecanismul intern de pe spate este cu butuc cu viteze, nu încercaţi să demontaţi roata. Demontarea şi re-montarea majorităţii frânelor pe butuci şi a mecanismelor interne cu butuci cu viteze necesită cunoştinţe speciale. Demontarea sau asamblarea incorectă poate conduce la cedarea frânei sau a angrenajului, ceea ce poate duce la pierderea controlulului bicicletei şi la cădere.

⚠ **PRECAUȚIE: Dacă bicicleta dumneavoastră are frână pe disc, atingeți cu grijă rotorul sau etrierul. Rotoarele discului au margini ascuțite, şi atât rotorul cât şi etrierul se pot încălzi foarte mult în timpul utilizării.**

a. Demontarea unei Roți din Față echipată cu frână pe disc sau pe saboți

(1) Dacă bicicleta dumneavoastră are frâne pe saboți, eliberați mecanismul de eliberare rapidă al frânei pentru a mări spațiul dintre cauciuc şi plăcuțele de frână (Vedeți Secțiunea 4.C fig. 11 până la 15).

(2) Dacă bicicleta dumneavoastră are retenția a roții din față cu acțiune cu camă, mutați manetele de camă de la poziția ÎNCHIS la cea de DESCHIS (fig. 8a&b). Dacă bicicleta dumneavoastră are retenția roții din față prin sau pe şurub, desfaceți închizătoarele cu câteva întoarceri în sensul invers acelor de ceasornic utilizând o cheie fixă adecvată, cheie de închidere sau manetă integrală.

(3) Dacă furca are mecanismul secundar de retenție cu prindere cu cleme, desprindeți-le şi treceți la pasul (4). Dacă furca din față are un mecanism de retenție secundar integral, şi un sistem tradițional de acțiune cu camă (fig. 8a) desfaceți piulița de ajustare a tensiunii îndeajuns de mult încât să vă permită să scoateți roata de pe dropouts. Dacă roata din față utilizează un sistem camă-şi-cupă, (fig. 8b) strângeți maneta de camă şi cupă împreună în timp de scoateți roata. În cadrul sistemului cu camă-şi-cupă nu este necesară rotirea nici unei părți.

(4) Este posibil să fie nevoie să loviți uşor partea de sus a roții cu palma mâinii pentru a elibera roata de pe furca din față.

b. Montarea unei Roți din Față echipată cu frână pe disc sau pe saboți

⚠ **PRECAUȚIE: Dacă bicicleta dumneavoastră este echipată cu o frână pe disc pentru față, aveți grijă să nu deteriorați discul, etrierul sau plăcuțele de frână când re-inserați discul în etrier. Nu activați niciodată maneta de control a frânei pe disc decât dacă discul este inserat corect în etrier. Vedeți de asemenea Secțiunea 4.C.**

(1) Dacă bicicleta dumneavoastră are retenția roții din față cu acțiune cu camă, mutați maneta de camă astfel încât să se curbeaze în direcția opusă roții (fig. 8b). Aceasta este poziția de DESCHIS. Dacă bicicleta are retenția roții din față prin sau pe şurub, treceți la pasul următor.

(2) Ținând furca cu direcția îndreptată înainte, inserați roata între brațele furcii astfel încât axul să stea ferm la capătul canalelor dropouts ale furcii. Maneta de camă, dacă există, ar trebui să se afle pe bicicletă pe partea strângă a biciclistului (fig. 8a & b). Dacă bicicleta are un mecanism secundar de retenție cu clemă, utilizați-l.

(3) Dacă aveți un mecanism tradițional cu acțiune cu camă: ținând cu mâna dreaptă maneta de camă în poziția ADJUSTARE. cu mâna stângă strângeți piulița de ajustare a tensiunii până când este foarte strânsă de canalul dropout al furcii(fig. 8a). Dacă aveți un sistem cu camă-şi-cupă: piulița şi cupa (fig 8b) ar intra, cu o pocnitură, în zona întreruptă a canalelor dropouts ale furcii şi nu ar mai fi nevoie de nici o ajustare.

(4) În timp ce împingeți ferm roata spre capătul canalelor din dropouts, şi, în acelaşi timp, centrați janta roții în furcă:

(a) în cazul unui sistem cu acțiune cu camă, mutați maneta cu camă în sus şi balansați-o în poziția ÎNCHIS (fig. 8a & b). Maneta ar trebui să fie acum paralelă

cu brațul furcii şi curbată înspre roată. Pentru a aplica o forță de strângere suficientă, ar trebui să înconjurați cu degetele brațul furcii ca o pârghie, iar maneta ar trebui să lase o urmă clară pe palmă.

(b) în cazul unui sistem prin sau pe şurub, strângeți închizătoarele la specificațiile pentru momentul de torsiune din Anexa D sau instrucțiunile producătorului.

NOTĂ: Dacă, la un sistem tradițional cu camă, maneta nu poate fi împinsă până la poziția în care devine paralelă cu brațul furcii, aduceți maneta înapoi la poziția de OPEN. Mai apoi, întoarceți un sfert de rotație piulița pentru ajustarea tensiunii în sensul invers acelor de ceasornic şi încercați din nou să strângeți maneta.

ATENȚIE: Strângerea în siguranță a unei roți ce deține un mecanism de retenție cu acțiune cu camă necesită o forță considerabilă. Dacă puteți închide total maneta cu camă fără să înconjurați cu degetele brațul furcii, ca o pârghie, maneta nu lasă o amprentă vizibilă pe palma mâinii dumneavoastră, şi dinții închizătoarei roții nu imprimă în relief suprafețele de pe dropouts, tensiunea este insuficientă. Deschideți maneta; întoarceți piulița de ajustare a tensiunii în sensul acelor de ceasornic rotind un sfert de rotație; apoi încercați din nou. Vedeți de asemenea prima AVERTIZARE din această Secțiune, p.19.

(5) Dacă ați dezactivat mecanismul de eliberare rapidă al frânei de la pct. 3.a.(1) de mai sus, reactivați-l pentru a restabili spațiul corect dintre plăcuțele de frână şi jantă.

(6) Învârtiți roata pentru a fi siguri că este centrată în cadru şi nu atinge plăcuțele de frână; mai apoi strângeți maneta de frână şi asigurați-vă că frânele operează corect.

c. Demontarea unei Roți din Spate cu frână pe disc sau pe sabot

(1) Dacă aveți o bicicletă cu mai multe viteze cu un sistem de schimbarea vitezelor: comutați schimbătorul din spate la o viteză mai mare (pe pinionul cel mai mic, dinspre exterior).

Dacă aveți un sistem intern de schimbare a vitezelor pe butuc pe spate, consultați dealerul sau intrucțiunile producătorului butucului înainte de a încerca să demontați roata din spate.

Dacă aveți o bicicletă cu o singură viteză cu frână disc sau pe jantă, mergeți la pasul (4) de mai jos.

(2) Dacă bicicleta dumneavoastră are frâne pe jantă, eliberați mecanismul de eliberare rapidă pentru a mări spațiul dintre janta roții şi suporturile frânei (vedeți Secțiunea 4.C, fig. 11 până la 15).

(3) La un sistem de schimbarea vitezelor, trageți corpul schimbătorului înapoi cu mâna dreaptă.

(4) La cele cu un mecanism cu acțiune cu camă, mutați maneta de eliberare rapidă în poziția DESCHIS (fig. 8b). Cu un mecanism prin sau pe şurub, desfaceți închizătoarele cu o cheie potrivită, manetă de închidere sau cheie integrală; apoi împingeți maneta înainte îndeajuns de mult pentru a putea să scoateți lanțul de pe pinioane.

(5) Ridicați roata din spate de la sol câțiva centimetri şi scoateți-o de pe canalele din spate.

d. Montarea unei Roți de Spate cu frână pe disc sau pe sabot

⚠ **PRECAUȚIE: Dacă bicicleta dumneavoastră este echipată cu frână pe disc pe spate, aveți grijă să nu deteriorați discul, etrierul, sau saboții când reintroduceți discul în etrier. Nu activați niciodată maneta de control a frânei pe disc decât dacă discul este introdus corect în etrier.**

(1) Cu un sistem cu acțiune cu camă, mutați maneta de camă în poziția de DESCHIS (vedeți fig. 8a & b). Maneta ar trebui să fie pe partea roții opusă schimbătorului de viteze şi a foilor.
(2) Pe o bicicletă cu schimbător de viteze, asigurați-vă că schimbătorul din spate este încă pe pinionul din exterior, cel mai mic; apoi trageți cu mâna dreaptă înspre înapoi corpul schimbătorului de viteze. Puneți lanțul pe foaia cea mai mică.
(3) La o bicicletă cu o singură viteză, înlăturați lanțul de pe foaia din față, astfel încât să lanțul să fie lejer. Fixați lanțul pe foaia din spate.
(4) Apoi, inserați roata în canalele cadrului şi trageți-o până ce intră complet în acele canale.
(5) La o bicicletă cu o singură viteză sau cu un mecanism de schimbare a vitezelor intern pe butuc, înlocuiți lanțul la foaie; trageți înapoi roata în dropouts astfel încât să fie dreaptă în cadru şi lanțul să aibe un joc sus-jos de aproximativ 0,1 cm.
(6) La un sistem cu acțiune cu camă, mutați maneta cu camă în sus şi balansați-o până în poziția de ÎNCHIS (fig. 8 a&b). Maneta ar trebui să fie acum paralelă cu tija de şa sau cu suportul lanțului şi curbată înspre roată. Pentru a aplica suficientă forță de strângere, ar trebui să înconjurați cu degetele brațul furcii ca o pârghie, iar maneta ar trebui să lase o urmă clară pe palmă.
(7) La un sistem cu sau pe şurub, strângeți închizătorile până la specificațiile momentului de torsiune din Anexa D sau din instrucțiunile producătorului de butuc.

NOTĂ: Dacă, la un sistem tradițional de acțiune cu camă, maneta nu poate fi împinsă până la o poziție paralelă cu tija de şa sau cu suportul lanțului, aduceți maneta înapoi la poziția DESCHIS. Apoi întoarceți piulița de ajustare a tensiunii în sensul invers acelor de ceasornic rotind un sfert de rotație şi încercați să strângeți maneta din nou.

⚠ **ATENȚIE: Pentu strângerea sigură a roții ce are un mecanism de retenție cu acțiune cu camă este necesară o forță considerabilă. Dacă puteți închide complet maneta cu camă fără să înconjurați cu degetele tija de şa sau suportul lanțului ca o pârghie, maneta nu lasă o urmă clară pe palmă, şi partea dințată a închizătorilor roții nu imprimă în relief suprafața de pe dropouts, tensiunea este insuficientă. Deschideți maneta; întoarceți piulița de ajustare de tensiune în sensul acelor de ceasornic rotind un sfert de rotație; apoi încercați din nou. Vedeți de asemenea prima AVERTIZARE din această Secțiune.**

(8) Dacă ați mutat mecanismul de eliberare rapidă de la 3. c. (2) de mai sus, repuneți-l pentru a restabili distanța corectă dintre sabot şi jantă.
(9) Învârtiți roata pentru a fi siguri că este centrată în cadru şi nu atinge saboții; apoi acționați maneta de frână şi asigurați-vă că frânele operează corect.

B. Clemă cu camă pentru şa

Unele biciclete sunt echipate cu un sistem de prindere a şeii cu camă. Sistemul de prindere a şeii cu camă funcționează exact ca sistemul de prindere al roții cu camă (Secțiunea 4.A.2). Sistemul de prindere cu acțiune cu camă arată ca un şurub lung cu o manetă la un capăt şi cu o piuliță la celălalt, şi utilizează o acțiune cu camă pentru a strânge ferm tija de şa.

⚠ **ATENȚIE: Dacă mergeți cu bicicleta cu tija şeii strânsă necorespunzător, atunci aceasta poate face ca şaua să se întoarcă sau să se mişte şi să determine pierderea controlulului bicicletei şi chiar căderea. De aceea:**

1. Cereți dealerului să vă ajute să vă asigurați că ştiți cum să strângeți corect tija de şa.

2. Înțelegeți şi aplicați tehnica corectă pentru strângerea tijei de şa.

3. Înainte de a merge cu bicicleta, verificați mai întâi dacă tija de şa este strânsă în siguranță.

Ajustarea mecanismului de prindere a tijei de şa

Acțiunea camei strânge gulerul scaunului în jurul tijei de şa pentru a păstra tija de şa în siguranță la locul său. Cantitatea forței de strângere este controlată de către piulița de ajustare a tensiunii. Întorcând piulița de ajustare a tensiunii în sensul acelor de ceasornic, în timp ce împiedicați maneta de camă să se rotească, măreşte forța de strângere; întorcând-o în sensul invers acelor de ceasornic în timp ce împiedicați maneta de camă să se rotească, reduce forța de strângere. Mai puțin de o jumătate de rotire a piuliței de ajustare a tensiunii poate face diferența dintre forța de strângere în siguranță şi cea care nu este în siguranță.

⚠ **ATENȚIE: Forța completă a acțiunii cu camă este necesară pentru a strânge tija de şa în siguranță. Ținând piulița cu o mână şi întorcând maneta ca o piuliță fluture, cu mâna cealaltă, până când ați strâns cât de mult puteți, aceasta nu asigură strângerea în siguranță a tijei de şa.**

⚠ **ATENȚIE: Dacă puteți închide complet maneta de camă fără să înconjurați cu degetele tija de şa sau tubul cadrului ca o pârghie, şi maneta nu lasă o urmă clară pe palma dumneavoastră, tensiunea este insuficientă. Deschideți maneta; întoarceți piulița de ajustare a tensiunii în sensul acelor de ceasornic cu o rotire un sfert de rotație; apoi încercați din nou.**

C. Frânele

Există trei tipuri generale de frâne pentru biciclete: frâne pe sabot, care operează prin strângerea jantei roții între doi saboți; frâne pe disc, care operează prin strângerea unui disc montat pe un butuc între două plăcuțe de frână; şi frâne pe butuc, interne. Toate trei pot fi operate prin maneta de ghidon montată. La unele modele de biciclete, frâna pe butuc intern este operată prin pedalarea înapoi. Aceasta se numeşte Frână de Picior şi este descrisă în Anexa C.

⚠ **ATENȚIE:**

1. Mersul cu bicicleta cu frânele ajustate necorespunzător, cu plăcuțele de frână uzate, sau cu roți pe care este vizibil semnul de

uzare a jantei, este periculos şi poate duce la răni grave sau chiar deces.

2. Frânarea prea tare sau bruscă blochează roțile, ceea ce poate cauza pierderea controlului şi căderea. Aplicarea bruscă sau excesivă a frânei din față poate arunca biciclistul peste ghidon, ceea ce poate duce la răni grave sau moarte.

3. Unele frâne de biciclete, precum frânele pe disc (fig. 11) şi frânele cu tragere liniară (fig. 12), sunt extrem de puternice. Aveți grijă în procesul de familiarizare cu aceste frâne şi exersați cu atenție acționarea acestora.

4. Unele frâne de biciclete sunt echipate cu un modulator de forță pentru frână, un mecanism mic, ciclindric, prin care merge cablul de control al frânei şi care este creat să asigure o aplicare progresivă a forței de frânare. Un modulator face maneta de frână inițială mai gentilă, mărind progresiv forța până când este atinsă forța maximă. Dacă bicicleta dumneavoastră este echipată cu un modulator de forță pentru frână, aveți mai multă grijă în a vă familiariza cu caracteristicile sale de performanță.

5. Frânele pe disc se pot încălzi foarte mult la o utilizare intensă. Aveți grijă să nu atingeți discurile până ce nu a trecut suficient timp pentru a se răci.

6. Vedeți instrucțiunile producătorului frânei pentru operarea şi îngrijirea frânelor, şi pentru momentul când trebuie înlocuite plăcuțele de frână. Dacă nu aveți instrucțiunile prducătorului, discutați cu dealerul sau contactați producătorul frânei.

7. Dacă înlocuiți părți uzate sau deteriorate, utilizați doar piese de schimb originale aprobate de producător.

1. Controalele şi caracteristicile frânei

Este foarte important pentru siguranța dumneavoastră să învățați şi să vă amintiți care manetă a frânei controlează frâna din față şi care manetă acționează frâna din spate a bicicletei. În mod tradițional, maneta dreaptă controlează frâna din spate şi maneta stângă controlează frâna din față; dar, pentru a vă asigura că frânele bicicletei sunt setate în acest fel, strângeți o manetă a frânei şi uitați-vă care frână, cea din spate sau cea din față, este acționată. Acum procedați la fel cu cealaltă manetă a frânei.

Asigurați-vă că mâinile pot ajunge şi strânge confortabil manetele de frână. Dacă mâinile sunt prea mici pentru a opera confortabil manetele, consultați dealerul înainte de a merge cu bicicleta. Distanța parcursă de manetă (travelul) poate fi ajustabilă; sau poate aveți nevoie de un model diferit de manetă de frână.

Majoritatea frânelor pe sabot au un tip de mecanism de eliberare rapidă ce permite saboților să elibereze cauciucul când o roată este demontată sau montată. Când mecanismul de eliberare rapidă al frânei este în poziția de DESCHIS, frânele sunt inoperabile. Consultați dealerul pentru a fi siguri că înțelegeți modul în care mecanismul de eliberare rapidă al frânei la bicicleta dumneavoastră (vedeți fig. 12, 13, 14 & 15) şi verificați de fiecare dată pentru a vă asigura că ambele frâne funcționează corect înainte de a vă urca pe bicicletă.

2. Cum funcționează frânele

Acțiunea de frânare a bicicletei este o funcție de frecare între suprafețele de frânare. Pentru a vă asigura că aveți frecare maximă disponibilă, păstrați-vă jantele roților şi plăcuțele de frână/saboții sau rotorul discului şi etrierul curate şi fără murdărie, lubrifiante sau ceară.

Frânele sunt create pentru a vă controla viteza, nu numai pentru a opri bicicleta. Forța maximă de frânare pentru fiecare roată are loc la punctul chiar înainte ca roata să se blocheze (să înceteze să se mai rotească) şi să înceapă să alunece. Odată ce cauciucul alunecă, vă pierdeți de fapt majoritatea forței de oprire şi tot controlul direcțional. Aveți nevoie să practicați încetinirea şi oprirea treptat fără să blocați roata. Tehnica se numeşte modularea progresivă a frânei. În loc să smuciți maneta de frână la poziția la care credeți că veți genera forță de frânare adecvată, strângeți maneta, mărind progresiv forța de frânare. Dacă simțiți că roata începe să se blocheze, eliberați presiunea doar puțin pentru a menține roata să se rotească fără să se blocheze. Este important să dezvoltați un simț pentru cantitatea de presiune necesară asupra manetei de frână pentru fiecare roată la diferite viteze şi pe diferite suprafețe. Pentru a înțelege mai bine aceasta, exersați frânele plimbându-vă cu bicicleta şi aplicând diferite cantități de presiune pe fiecare manetă de frână, până ce se blochează roata.

Când aplicați una sau ambele frâne, bicicleta începe să încetinească, dar corpul dumneavoastră vrea să continue la viteza la care mergea. Aceasta cauzează un transfer de greutate către roata din față (sau, la frânare mare, în jurul butucului frânei din față, care v-ar putea arunca peste ghidon).

O roată cu o greutate mai mare pe ea va accepta o presiune mai mare a frânei înainte de blocare; o roată cu o greutate mai mică se va bloca cu o presiune mai mică a frânei. Deci, pe măsură ce frânați şi greutarea vă este trasferată în față, este necesar să vă schimbați poziția corpului spre spatele bicicletei, pentru a transfera greutatea înapoi pe roata din spate; şi în acelaşi timp, trebuie să micşorați frânarea de pe spate şi să măriți frânarea pe față. Aceast lucru este foarte important la pante, deoarece pantele mută greutatea pe față.

Două chei pentru controlul efectiv al vitezei şi oprirea în siguranță controlează blocarea roții şi transferul de greutate. Acest transfer de greutate este şi mai pronunțat dacă bicicleta are o furcă cu suspensie pe față. Suspensia din față intră sub frânare, mărind transferul de greutate (vedeți de asemenea Secțiunea 4.F). Exersați tehnicile de frânare şi transfer de greutate în zonele în care nu este trafic intens sau alte pericole şi lucruri care să vă distragă atenția.

Totul se schimbă când mergeți pe suprafețe alunecoase sau în condiții de umiditate. Va dura mai mult timp pentru a opri pe suprafețe alunecoase sau în condiții de umiditate. Aderența cauciucurilor este

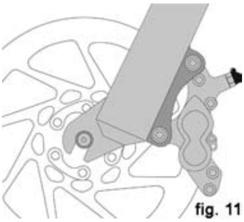


fig. 11

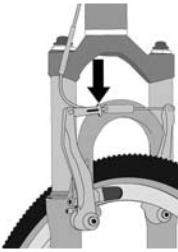


fig. 12

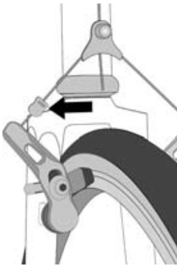


fig. 13

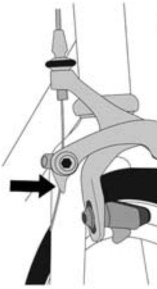


fig. 14

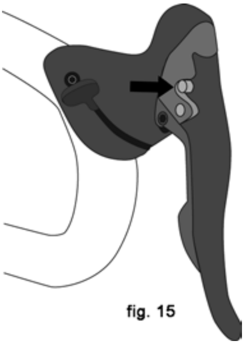


fig. 15

redusă, şi astfel roțile au o tracțiune mai mică în curbe şi la frânare şi se pot bloca cu mai puțină forță de frânare. Umezeala sau murdăria de pe plăcuțele de frână reduc abilitatea lor de a se prinde. Modul în care puteți menține controlul pe suprafețele alunecoase sau în condiții de umiditate, mergând mai încet.

D. Schimbarea vitezelor

Bicicleta dumneavoastră cu multe viteze are fie un schimbător de viteze extern (vezi mai jos 1.), fie un schimbător intern în butuc (vezi mai jos 2.), sau în unele cazuri speciale, o combinație a celor două.

1. Cum funcționează un schimbător de viteze extern

Dacă bicicleta dumneavoastră are un schimbător de viteze extern, atunci mecanismul va fi alcătuit din:

- o casetă pinioane
- un schimbător spate
- uneori şi un schimbător față
- una sau două manete de schimbare a vitezelor
- una, două sau trei foi sau pinioane de pedalier
- un lanț

a. Schimbarea vitezelor

Există mai multe tipuri diferite şi stiluri prin care se pot schimba vitezele: prin manete, prin manşoane rotative, prin tragere,prin combinații intre schimbător/ manete frână şi butoane. Rugați dealerul să vă explice tipurile de schimbătoare de viteze care sunt montate la bicicleta dvs şi să vă arate cum funcționează.

Vocabularul utilizat în schimbarea vitezelor poate fi un pic confuz. Un „downshift” (cuplarea vitezelor mici sau lente) reprezintă schimbarea vitezei pentru a obține o viteză mai mică sau mai lentă, utilizând o foaie cu care se poate pedala mai uşor, eventual la deal. Un „upshift” (cuplarea vitezelor mari sau rapide) reprezintă schimbarea vitezei pentru a obține o viteza mai mare sau mai rapidă, utilizând o foaie cu care se poate pedala la vale. De exemplu, puteti selecta o viteză care va face pedalarea mai uşoară la urcarea pe o pantă (downshift), folosiți una dintre cele două variante: sau schimbați lanțul pe o foaie mai mică la pedalier sau schimbați lanțul pe un pinion mai mare la caseta spate. Astfel un downshift mută lanțul pe o foaie mai mică sau pe un pinion mai mare. Cel mai uşor mod de a ține minte cum funcționează vitezele: amintiți-vă că mutarea lanțului spre cadrul bicicletei (spre interior), pe foi sau pe pinioane, se foloseşte pentru urcare şi se cheamă downshift. Mutarea lanțului spre exteriorul bicicletei, pe foi sau pe pinioane, se foloseşte pentru coborâre sau pentru viteze mai mari şi se cheamă upshift.

Indiferent dacă selectăm viteze lente sau rapide, funcționarea schimbătorului de viteze al bicicletei necesită ca lanțul de transmisie să fie uşor tensionat şi să se mişte în față. Un schimbător va schimba viteza numai în timpul mersului, când pedalezi înainte.

⚠ **PRECAUȚIE: Nu schimbați vitezele în timp ce pedalați în spate, nici nu pedalați în spate imediat după ce ați schimbat vitezele. Acest lucru ar putea bloca lanțul şi cauza deteriorări serioase bicicletei.**

b. Schimbarea vitezelor pe spate

Schimbătorul de viteze din spate este controlat de maneta schimbătorului din dreapta.

Funcția schimbătorului din spate este de a muta lanțul de transmisie de pe un pinion pe altul. Pinioanele mai mici din caseta de pinioane de pe roata din spate duce la obținerea de viteze mai mari. Pedalarea la aceste viteze mari necesită eforturi mai mari, dar se parcurg distanțe mai mari la fiecare rotație a pedalierului. Pinioanele mai mari duc la obținerea de viteze mai mici. Folosirea lor necesită mai puțin efort la pedalare, dar se parcurg distanțe mai mici la fiecare rotație a pedalierului. Mutarea lanțului de pe un pinion mai mic pe un pinion mai mare duce la un downshift. Deplasarea lanțului de la un pinion mai mare la un pinion mai mic duce la un upshift. Pentru ca schimbătorul să poată schimba vitezele, biciclistul trebuie să pedaleze în față.

c. Schimbarea vitezelor pe față:

Schimbătorul de viteze pe față, care este acționat de maneta schimbătorul din stânga, deplasează lanțul între foile de angrenaj mai mari sau mai mici ale pedalierului. Mutarea lanțului pe o foaie mai mică uşurează pedalarea (downshift). Mutarea lanțului pe o foaie de angrenaj mai mare îngreunează pedalarea, dar măreşte viteza (upshift).

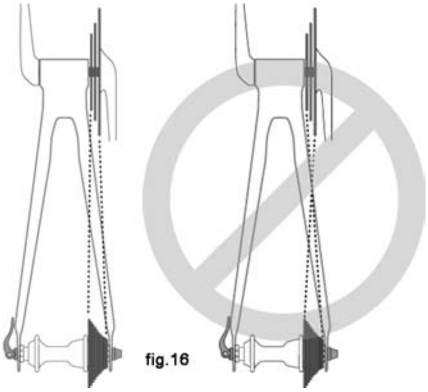


fig.16

d. În ce viteză trebuie să merg?

Combinația dintre un pinion mare (spate) şi o foaie mică (față) (fig.16) se foloseşte pentru pantele abrupte la deal. Combinația dintre un pinion mic din spate şi o foaie mare din față se foloseşte pentru a atinge viteze mari. Nu este neapărat nevoie sa cuplați pinioanele intr-o anumită ordine. Cel mai bine este să descoperiți care este viteza pentru pornit de pe loc care se potriveşte nivelului dumneavoastră. Această viteză trebuie sa fie suficient de mare pentru o accelerare rapidă dar trebuie in acelaşi timp să fie suficient de lentă ca să vă permită plecarea de pe loc fără ezitare. Experimentați apoi cuplarea vitezelor mari (upshift) si cuplarea vitezelor mici (downshift) pentru a simți diferența dintre diferitele combinații de pinioane şi foi. Pentru început experimentați schimbarea vitezelor in zone libere, fără obstacole şi fără trafic auto până când căpătați încredere. Anticipați necesitatea schimbării vitezelor, de exemplu schimbând într-o viteză mai mică înainte de a incepe urcuşul. Dacă aveți dificultăți cu schimbarea vitezelor, atunci este posibil ca acest lucru să se datoreze unui reglaj incorect al mecanismelor. În acest caz mergeți cu bicicleta la un dealer autorizat.

⚠ ATENȚIE: Niciodată nu schimbați vitezele dacă unul dintre schimbătoare nu comută uşor. Acestea pot fi dereglate şi pot duce la deteriorarea lanțului, a pinioanelor sau a foilor, la pierderea controlului asupra bicicletei şi la cădere.

e. Ce se întâmplă dacă vitezele nu se schimbă?

Dacă acționând în mod repetat schimbătorul de viteze şi acesta eşuează în a schimba viteza într-o treaptă superioară/inferioară, există şanse ca mecanismul să fie dereglat. În acest caz duceți bicicleta la un service autorizat.

2. Cum funcționează un schimbător de viteze intern pe butuc?

Dacă bicicleta dumneavoastră are un schimbător de viteze pe butucul din spate (intern), mecanismul de schimbare a vitezelor va fi alcătuit din:

- un butuc cu 3, 5, 7, 8 sau 12 viteze
- una sau două manete de schimbare a vitezelor
- unul sau două cabluri de comandă
- o foaie de pedalier
- un lanț de transmisie

a. Schimbarea vitezelor pe butuc

Schimbarea vitezelor pe butuc constă în simpla deplasare a manetei schimbătorului în poziția indicată pentru poziția dorită. După ce ați deplasat maneta schimbătorului la viteza dorită, apăsați uşor pedala pentru a permite butucului să schimbe viteza.

b. În ce viteză ar trebui să merg?

Treapta de viteze cea mai mică (1) este pentru urcarea pantelor abrupte. Treptele de viteză mai mari se folosesc pentru obținerea vitezelor mari.

Trecerea de la o viteză mai mică, uşoară (precum 1) la una mai mare, mai grea (precum 2 sau 3) este denumită upshift. Trecerea de la o viteză mai mare, grea la una mai mică, mai uşoară se numeşte downshift. Nu este neapărat nevoie sa cuplați pinioanele intr-o anumită ordine. Cel mai bine este să descoperiți care este viteza pentru pornit de pe loc care se potriveşte nivelului dumneavoastră. Această viteză trebuie sa fie suficient de mare pentru o accelerare rapidă dar trebuie in acelaşi timp să fie sufficient de lentă ca să vă permită plecarea de pe loc fără ezitare. Experimentați apoi cuplarea vitezelor mari (upshift) şi cuplarea vitezelor mici (downshift) pentru a simți diferența dintre diferitele combinații de pinioane şi foi.

Pentru început exersați schimbarea vitezelor in zone libere, fără obstacole şi fără trafic auto până când căpătați încredere. Anticipați necesitatea schimbării vitezelor, de exemplu schimbând intr-o viteză mai mică inainte de a începe urcuşul. Dacă aveți dificultăți cu schimbarea vitezelor, atunci este posibil ca acest lucru să se datoreze unui reglaj incorect al mecanismelor. In acest caz mergeți cu bicicleta la un service autorizat.

c. Ce se întâmplă dacă vitezele nu se schimbă?

Dacă acționând în mod repetat schimbătorul de viteze şi acesta eşuează în a schimba viteza într-o treaptă superioară/inferioară, există şanse ca mecanismul să fie dereglat. În acest caz duceți bicicleta la un service autorizat.

3. Cum să ajustezi transmisia cu o singură viteză

Dacă bicicleta ta are o transmisie cu o singură viteză, lanțul trebuie să fie tensionat corespunzător astfel încât să nu iasă de pe pinion sau foaie.

E. Pedalele

1. Suprapunerea degetului are loc, când degetul mare de la picior poate să atingă roata din faţă în momentul în care întoarceţi ghidonul pentru a vira iar pedala se află în poziţia cea mai înaintată. Acest lucru este întâlnit la bicicletele cu cadru mic, şi poate fi evitat ţinând pedala internă sus şi cea externă jos în momentul unor viraje strânse. La oricare altă bicicletă, această tehnică va preveni de asemenea ca pedala internă să lovească solul în schimb.

⚠ ATENŢIE: Suprapunerea degetului ar putea să cauzeze pierderea controlului şi căderea dvs. Încercaţi să determinaţi dacă combinaţia dintre mărimea cadrului, lungimea braţului pedalei, modelul pedalei şi pantofii pe care îi veţi folosi rezultă în suprapunerea degetului. Înlocuirea braţelor pedalei sau a cauciucurilor pot rezulta într-o reducere a efectului de suprapunere a degetului. Fie că aveţi suprapunerea degetului sau nu, trebuie să ţineţi pedala internă sus şi pedala externă jos când luaţi viraje strânse.

2. Unele biciclete sunt echipate cu pedale ce au suprafeţe ascuţite şi cu potenţial de accidentare. Aceste suprafeţe sunt menite să ofere mai multă siguranţă prin creşterea aderenţei dintre pantoful biciclistului şi pedală. Dacă bicicleta dvs. are acest tip performant de pedală, trebuie sa aveţi mai multă grijă pentru a evita posibilele răni provocate de suprafeţele ascuţite ale pedalelor. Bazându-vă pe stilul propriu de pedalare şi nivelul de experienţă, poate preferaţi să folosiţi echipament de protecţie.

3. Clemele şi curelele de prindere sunt un mijloc eficient de a poziţiona şi menţine poziţia corectă a piciorului pe pedala. Clemele de prindere poziţionează centrul piciorului peste axul pedalei şi oferă putere maximă de pedalare. Curelele de prindele când sunt bine strânse ţine piciorul angajat pe tot ciclul de rotaţie al pedalelor. În timp ce clemele şi curelele de prindere oferă câteva beneficii pentru orice tip de pantof, ele devin cele mai eficiente cu pantofi speciali pentru ciclism cu design pentru cleme de prindere. Dealerul dumnevoastră vă poate explica cum functionează clemele şi curelele de prindere. Pantofii cu tălpi cu şanturi adânci sau ramă care pot face dificil introducerea şi scoaterea piciorului, nu ar trebui folosiţi cu cleme şi curele de prindere.

⚠ ATENŢIE: Folosirea pedalelor cu cleme şi curele de prindere necesită îndemânare care poate fi dobândită doar prin practică. Până ce va deveni un reflex, această activitate necesită concentraţie ce poate să vă distragă atenţia şi să cauzeze pierderea controlului şi astfel căderea dvs. de pe bicicletă. Exersaţi folosirea clemelor şi curelelor de prindere în locuri ferite de trafic şi obstacole. Menţineţi curelele largi, până ce tehnica şi încrederea dvs. în a folosi acest tip de pedale vă confirmă că le puteţi strânge. Niciodată nu mergeţi în trafic având curelele strânse.

4. Pedalele cu prindere rapidă („step-in pedals”) sunt un alt mijloc eficient de a menţine piciorul în siguranţă şi corect poziţionat deasupra pedalei pentru a obţine eficienţă maximă în pedalare. Acestea au o plăcuţă montată pe talpa pantofului, plăcuţă care se prinde printr-o clemă într-un mecanism cu arcuri montat pe pedală. Pantoful se prinde şi se desprinde de pedală printr-o mişcare specifică ce trebuie exersată până când devine un reflex. Pedalele cu prindere rapidă

necesită pantofi cu cleme care să fie compatibile cu modelul de pedală folosit.

Multe pedale cu prindere rapidă sunt făcute în aşa fel încât să permită biciclistului să ajusteze forța necesară pentru a prinde şi a desprinde piciorul. Urmăriți sfatul producătorului de pedale sau întrebați dealerul cum se efectuează aceste ajustări. Folosiți setările cele mai uşoare, până ce mişcarea devine un reflex, dar asigurați-vă mereu că există suficientă tensiune pentru a preveni eliberarea neintenționată a piciorului de pe pedală.

⚠ ATENȚIE: Pedalele cu prindere rapidă sunt destinate pentru folosirea cu pantofi special proiectați pentru a se potrivi cu acestea şi să mențină piciorul prins de pedală. Nu folosiți pantofi care nu se prind corect pe pedală.

Exercițiul este necesar pentru a învăță cum să prindeți şi desprindeți în mod corect piciorul. Până ce prinderea şi desprinderea nu devin o mişcare reflexă, această mişcare necesită concentrare care poate să vă distragă atenția şi cauza pierderea controlului şi căderea. Exersați aceste mişcări de prindere şi desprindere în locuri ferite de obstacole şi trafic; şi fiți siguri că urmați instrucțiunile date de producătorul pedalelor. Dacă nu aveți instrucțiunile producătorului, luați legătura cu el sau cu dealerul.

F. Suspensia bicicletei

Multe biciclete sunt echipate cu sisteme de suspensie. Există o mulțime de sisteme diferite de suspensie – prea multe pentru a putea fi tratate fiecare în parte în acest manual. Dacă bicicleta dvs. are un sistem de suspensie de orice fel, asigurați-vă că citiți şi urmați instrucțiunile producătorului de suspensii. Dacă nu aveți instrucțiunile producătorului, vorbiți cu dealerul sau contactați producătorul.

⚠ ATENȚIE: Eşecul în a întreține, verifica şi ajusta corect sistemul de suspensie poate rezulta în defectarea suspensiilor, ceea ce poate duce la pierderea controlului bicicletei şi căderea.

Dacă bicicleta dvs. are suspensie, viteza crescută pe care o veți atinge va creşte în acelaşi timp şi riscul dumneavoastră de a vă răni. De exemplu, atunci când se frânează, suspensia fața a unei biciclete coboară. Ați putea pierde controlul şi cădea dacă nu aveți experiență cu acest gen de sistem. Învățați să manevrați sistemul de suspensie corect. Vedeți şi secțiunea 4.C.

⚠ ATENȚIE: Schimbând ajustarea suspensiei poate schimba caracteristicile de manevrare şi frânare ale bicicletei. Nu schimbați niciodată ajustarea suspensiei, decât dacă sunteți complet familiarizați cu instrucțiunile şi recomandările producătorului asupra sistemului de suspensie, şi verificați întotdeauna dacă au apărut schimbări în caracteristicile de manevrare şi frânare după efectuarea unor ajustări la sistemul de suspensie, prin efectuarea unui test într-o zonă sigură.

Suspensiile pot creşte confortul şi controlul dând posibilitatea roților să se adapteze terenului. Această capacitate mărită vă permite să mergeți cu bicicleta mai repede; dar nu trebuie să confundați capacitățile dumneavoastră de ciclist cu cele

ale bicicletei. Creşterea abilităților de ciclist necesită timp şi exercițiu. Circulați cu grijă până ajungeți învățați să mânuiți toate capacitățile bicicletei dumneavoastră.

ATENȚIE: Nu toate bicicletele pot fi modificate ulterior cu unele sisteme de suspensie. Înainte de a face vreo modificare suspensiei, asigurați-vă că ceea ce doriți să faceți este compatibil cu designul bicicletei. Eventuala incompatibilitate poate conduce la distrugerea cadrului biciclete.

G. Cauciucuri şi camere

1. Cauciucurile

Cauciucurile pentru biciclete sunt disponibile în multe forme şi specificații, variind de la modele de uz general până la modele specifice pentru condiții nefavorabile de vreme şi teren. Dacă ați câştigat experiență cu bicicleta dumneavoastră şi simțiți că nişte cauciucuri noi ar face o diferență în stilul dumneavoastră de mers cu bicicleta, atunci dealerul dumneavoastră vă poate ajuta să alegeți modelul cel mai adecvat de cauciucuri.

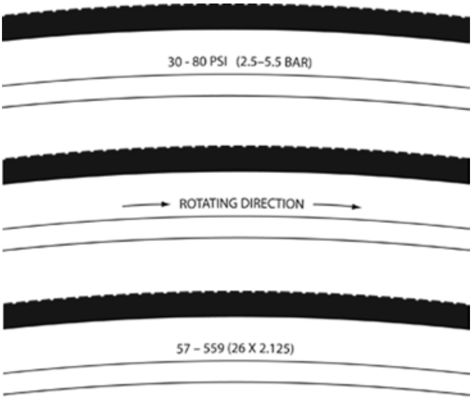


fig. 17

Mărimea, presiunea, şi uzul specific recomandat pe unele cauciucuri de performanță, sunt marcate pe peretele cauciucului (vezi fig. 17). Partea cea mai importantă a acestei informații este presiunea cauciucurilor.

ATENȚIE: Niciodată nu umflați cauciucurile mai mult decât presiunea maximă admisă înscrisă pe peretele cauciucului. Depăşind presiunea maximă recomandată poate produce explozia cauciucului, ceea ce poate produce daune bicicletei şi răni biciclistului şi celor din jur.

Cea mai bună şi mai sigură modalitate de a umfla cauciucurile la presiunea adecvată este cu o pompă de bicicletă ce are încorporat un manometru.

ATENȚIE: Există un risc de siguranță când se folosesc furtunurile de aer de la benzinării sau alte compresoare de aer. Nu sunt fabricate pentru cauciucurile de la bicicletă. Aceste sisteme dislocă un volum mare de aer foarte repede, şi vor ridica presiunea din cauciucurile dumneavoastră foarte repede, ceea ce poate duce la explozia camerei cauciucului.

Presiunea cauciucului este dată fie ca presiune maximă fie ca interval de presiune. Modul în care se comportă un cauciuc pe diverse terenuri şi în diferite condiții de vreme depinde în mare parte de presiunea cauciucului. Umflând cauciucul până aproape de presiunea maximă recomandată produce cea mai mică rezistență de rostogolire, dar în acelaşi timp produce cea mai grea cursă. Presiunea ridicată este indicată pentru asfalt uscat şi neted.

Presiunea scăzută, la limita intervalului presiunii recomandate, dă cele mai bune rezultate pe un teren neted şi alunecos, precum argilă compactă, şi pe suprafețe adânci şi sfărâmicioase, precum nisipul adânc şi uscat.

Presiunea care este prea joasă pentru greutatea dumneavoastră şi condițiile de cursă poate cauza pană de cauciuc.

PRECAUȚIE: Manometrul auto de tip creion poate fi imprecis şi nu trebuie să vă bazați pe el pentru citiri de presiune constantă şi precisă. În schimb, folosiți un aparat de măsurat performant.

Rugați dealerul local să vă recomande presiunea cauciucului adecvată tipului de curse pe care le veți efectua cel mai des, şi de asemenea să vă umfle cauciucurile la acea presiune. Verificați apoi presiunea după cum apare în secțiunea 1.C, astfel încât să ştiți cum ar trebui să arate şi să se simtă cauciucurile atunci când nu aveți acces la un manometru. Unele cauciucuri s-ar putea să aibă nevoie să fie umflate o dată pe săptămână sau o dată la două săptămâni, aşa că este important să verificați presiunea înainte de fiecare cursă.

Unele cauciucuri performante au o talpă unidirecțională: modelul tălpii lor este proiectat în aşa fel încât să funcționeze mai bine într-o direcție decât în cealaltă. Peretele lateral al unui cauciuc unidirecțional va avea marcată cu o săgetă direcția corectă de rotație. Dacă bicicleta dumneavoastră are cauciucuri unidirecționale asigurați-vă că sunt montate corect.

2. Ventilele camerei

În general există două tipuri de ventile pentru camere de bicicletă: ventilele Schraeder şi ventilele Presta. Pompa bicicletei trebuie să aibă accesoriul adecvat tijei supapei bicicletei dvs.

Valvele Schraeder (fig. 18a) sunt la fel ca valva unui cauciuc auto. Pentru a umfla un pneu cu valvă Schraeder, scoateți capul valvei şi prindeți pompa de capătul tijei valvei. Pentru a da drumul la aer printr-o valvă Schraeder, depresurizați cuiul de la capătul tijei valvei cu o cheie sau un alt obiect adecvat.

fig 18a

Valvele Presta (fig.18b) au un diametru mai îngust şi se găsesc doar pe cauciucuri. Pentru a umfla un pneu cu valvă Presta folosind o pompă de bicicletă cu cap Presta, scoateți capacul valvei, deşurubați (în sens contrar acelor de ceasornic) piulița valvei şi apăsați în jos pe tija valvei pentru a o elibera. Mai apoi apăsați capul pompei pe capul valvei pentru a umfla. Pentru a umfla un pneu cu valvă Presta cu o pompă cu accesoriu Schraeder veți avea nevoie de un adaptor Presta (disponibil în magazinele de specialitate), care se înşurubează pe tija valvei. Adaptorul se potriveşte pompei cu accesoriu Schraeder. Închideți valva după ce ați umflat. Pentru a lăsa aerul să iasă printr-o valvă Presta, desfaceți piulița tijei valvei şi depresurizați.

fig.18b

ATENȚIE: Recomandăm cu insistență să aveți o cameră de aer de rezervă cu dumneavoastră de fiecare dată când mergeți cu bicicleta. Cârpitul unui pneu este o soluție de urgență. Dacă nu aplicați corect peticul sau aplicați mai multe petice, pneul poate să cedeze, ceea ce poate duce la pierderea controlului bicicletei şi căderea dumneavoastră. Înlocuiți pneul peticit cât mai curând posibil.

5. Service

ATENȚIE: Dezvoltarea tehnologică a crescut în mod semnificativ complexitatea bicicletelor şi a componentelor pentru biciclete. Este imposibil să putem prezenta în acest manual absolut toate operațiunile de întreținere şi reparare a bicicletei dumneavoastră. Pentru a reduce posibilitatea apariției unei defecțiuni şi a unui eventual accident, este foarte important ca operațiunile de întreținere care nu sunt cuprinse în acest manual sau pe care nu le puteți executa singuri să fie executate de o unitate service autorizată. Operațiunile de întreținere depind şi de stilul dumneavoastră de mers şi de condițiile climatice din regiunea dumneavoastră. Consultați-vă cu dealerul de la care ați cumpărat bicicleta pentru a stabili exact ce operațiuni de întreținere trebuie executate şi la ce interval.

ATENȚIE: Multe din sarcinile de reparare şi de întreținere ale bicicletei necesită cunoştințe şi scule speciale. Nu faceți nici o ajustare sau reparație la bicicleta dumneavoastră decât dacă ați învățat de la dealerul dumneavoastră cum să o puteți executa corect. Operațiunile de reparare sau de întreținere greşit sau incomplet executate pot duce la deteriorarea bicicletei, accidente grave sau chiar deces.

Dacă vreți să învățați să efectuați operațiuni majore de service şi reparații la bicicleta dumneavoastră:

1. Rugați distribuitorul să vă dea instrucțiunile producătorului de reparații şi de întreținere ale componentelor bicicletei dumneavoastră, sau contactați producătorul componentelor.
2. Rugați distribuitorul să vă recomande o carte despre reparat biciclete.
3. Rugați distribuitorul să vă recomande cursuri despre reparat biciclete.

Vă recomandăm să rugați distribuitorul să verifice calitatea muncii dumneavoastră prima dată când faceți acest lucru şi înainte să vă urcați pe bicicletă. Din moment ce această activitate va necesita timpul unui mecanic, este posibil să vă încaseze o sumă modică pentru acest serviciu.

De asemenea vă recomandăm să întrebați dealerul despre echipamentul de rezervă, precum camere, faruri etc. pe care ar fi indicat să-l aveți de îndată ce ați învățat cum să schimbați componentele în caz de nevoie.

A. Intervale de Service

Unele dintre operațiunile de reparare şi întreținere ale bicicletelor pot fi efectuate de către proprietar deoarece nu necesită scule speciale sau cunoştințe tehnice deosebite pentru a putea fi executate corect şi acestea sunt prezentate în continuare.

În cele ce urmează sunt exemple de operațiuni de service pe care le puteți executa singuri. Toate celelalte operațiuni de întreținere, reparare trebuie executate într-un atelier calificat, cu scule speciale şi utilizând proceduri specifice puse la dispoziție de producător.

1. Perioada de rodaj: Bicicleta dumneavoaastră va rezista mai mult şi va merge mult mai bine dacă, după ce aţi achiziţionat-o şi înainte de a începe turele grele şi lungi, faceţi o perioadă de rodaj. În această perioadă apar de obicei slăbiri ale cablurilor de comandă şi ale cablurilor de frână, ale spiţelor sau ale unor şuruburi. De aceea vă indicăm să faceţi o verificare completă a bicicletei după rodaj la un service autorizat. Durata rodajului este în general de 30 de zile. O altă modalitate de a determina când este timpul pentru prima verificare tehnică este să duceţi bicicleta la un test: 3-5 ore de mers pe drum accidentat, sau 10-15 ore de mers pe drum asfaltat sau drum nu atât de dificil. Oricum, dacă în acest interval sesizaţi o funcţionare anormală, vă rugăm duceţi bicicleta la unitatea service autorizată, înainte de o folosi din nou.

2. Înainte de fiecare cursă: Verificarea Mecanică de Siguranţă (Secţiunea 1.C)

3. După o tură lungă sau efectuată în condiţii grele: dacă bicicleta a fost expusă la apă sau nisip; sau a rulat cel puţin 100km efectuaţi: **curăţaţi bicicleta şi lubrifiaţi uşor lanţul cu o vaselină de calitate pentru biciclete. După ce aţi uns lanţul, folosiţi o cârpă şi ştergeţi surplusul de vaselină! Intervalele de ungere sunt în funcţie de climă (caldă sau rece, umedă sau uscată). Adresaţi-vă unui service autorizat pentru a vă furniza frecvenţa de ungere pentru zona dumneavoastră. Evitaţi contaminarea jenţilor cu vaselină!**

4. După o tură lungă sau foarte dificilă sau după fiecare 10 sau 20 de ore de mers:

- Acţionaţi frâna de pe faţă şi împingeţi brusc bicicleta înainte şi înapoi. Dacă simţiţi şocuri, joc sau auziţi zgomote, probabil furca, suportul ghidonului sau ghidonul sunt slăbite. Duceţi bicicleta la un service autorizat pentru verificare.
- Ridicaţi roata din faţă de la sol şi, ţinând bicicleta de ghidon, rotiţi ghidonul brusc spre stânga şi spre dreapta. Dacă simţiţi şocuri, joc sau auziţi zgomote, probabil furca, suportul ghidonului sau ghidonul sunt slăbite. Duceţi bicicleta la un service autorizat pentru verificare.
- Apucaţi pe rând fiecare pedală şi trageţi de ea spre exterior. Simţiţi joc, sau ceva slăbit? Duceţi bicicleta la un service autorizat pentru verificare.
- Uitaţi-vă atent la plăcuţele de frână, la discurile de frână sau la zona de frânare de pe jantă. Simţiţi ceva în neregulă? Duceţi bicicleta la service pentru reglaj sau înlocuirea pieselor uzate.
- Verificaţi cu atenţie cablurile frânelor şi ale schimbătoarelor de viteză. Observaţi rugină sau rupturi? Dacă da, rugaţi dealerul să le înlocuiască.
- Strângeţi între arătător şi degetul mare fiecare pereche de spiţe, pe ambele părţi ale fiecărei roţi. Simţiţi ca sunt toate la fel? Dacă vreuna pare slăbită duceţi bicicleta la un service autorizat pentru verificarea tensiunii şi alinierea.
- Verificaţi uzura cauciucurilor, tăieturi sau gâlme. Rugaţi dealerul dumneavoastră să le schimbe dacă este necesar.
- Verificaţi uzura jenţilor, îndoituri şi zgârieturi. Duceţi bicicleta la un service autorizat pentru verificare.
- Verificaţi că nu există şuruburi slăbite şi că toate componentele şi piesele sunt bine prinse, dacă nu strângeţi-le.
- Verificaţi cadrul, suportul ghidonului, ghidonul şi suportul şeii, în special în zonele de îmbinare (zonele sudate). Dacă există fisuri, zgârieturi, crăpături sau decolorări, acesta este un semn de uzură şi componenta respectivă trebuie înlocuită. Vezi deasemenea şi Anexa B.

ATENŢIE: Ca orice alt mecanism, bicicleta şi componentele ei sunt supuse uzurii. Unele materiale şi mecanisme se uzează mai repede

decât altele, la diferite rate şi au cicluri de viață diferite. Dacă durata de viață este depăşită, piesa respectivă poate ceda brusc şi pot provoca răni grave sau chiar moartea biciclistului. Fisurile, îndoiturile, zgârieturile, decolorările sunt semne de uzură şi indică ca piesa respectivă este la sfârsitul ciclului de viață şi trebuie înlocuită.
În timp ce materialele şi mâna de lucru a bicicletei dumneavoastră sau a unor componente individuale sunt acoperite de garanție pentru o perioadă de timp de producător, însă nu este nici o garanție că produsul va rezista pe perioada garanției. Viața produsului este deseori în concordanță cu tipul de mers pe ca îl aveți şi la tratamentul la care supuneți bicicleta. Garanția bicicletei nu este făcută să ne sugereze că bicicleta nu se poate strica sau va ține pentru totdeauna. Vă rugăm să citiți Anexa A, Destinația de întrebuințare a bicicletei dumneavoastră şi Anexa B, Durata de viață a bicicletei Dumneavoastră şi a componentelor acesteia.

5. Important: Dacă vreuna din manetele de frână nu trece Verificarea Mecanică de Siguranță (Secțiunea 1.C), nu mergeți cu bicicleta. Cereți dealerului să verifice frânele.
Dacă lanțul nu se schimbă lin şi încet de la un mecanism la altul, deraiorul nu este ajustat corect. Mergeți la dealer.
6. La fiecare 25 (drum greu pe teren accidentat) până la 50 (pe şosea) de ore de mers cu bicicleta: Duceți bicicleta la dealer pentru o verificare completă.

B. Dacă bicicleta suferă un impact:

În primul rând, verificați dacă aveți răni, şi îngrijiți-le cât de bine puteți. Căutați ajutor medical dacă este necesar.

Apoi, controlați bicicleta pentru deteriorări.

După orice accident, duceți bicicleta la dealer pentru o verificare amănunțită. Componentele compuse din carbon, incluzând roți, ghidon, pipă, frâne, etc. care au suferit un impact nu trebuie utilizate până ce nu au fost dezasamblate şi inspectate detaliat de un mecanic specializat. *Vedeți de asemenea Anexa B, Durata de viață a bicicletei Dumneavoastră şi a componentelor acesteia.*

⚠ **ATENȚIE: O cădere sau un alt impact poate pune o presiune extraordinară pe componentele bicicletei, cauzându-le să se deterioreze prematur. Componentele uzate pot ceda brusc şi urmări grave, ducând la pierderea controlului bicicletei, răni grave sau chiar deces.**

Anexa A
Destinația de întrebuințare a bicicletei

⚠ **ATENȚIE: Înțelegeți cum funcționează bicicleta dumneavoastră şi destinația de întrebuințare a acesteia. Alegerea unei biciclete nepotrivite scopului dumneavoastră poate fi riscantă. Întrebuințarea greşită a bicicletei dumneavoastră este periculoasă.**

Nu există un singur tip de bicicletă potrivit pentru toate scopurile. Dealerul vă poate ajuta în alegerea "instrumentului potrivit pentru scopul dumneavoastră", şi vă poate ajuta să înțelegeți care îi sunt limitările. Există multe tipuri de biciclete şi acestea, la rândul lor, se împart în mai multe categorii. Există mai multe tipuri de biciclete: de munte, de oraş, de curse, hibrid, pentru excursii, de ciclism şi biciclete tandem.

Există deasemenea biciclete care combină trăsături. De exemplu, există biciclete de oraş / curse cu trei brațe. Aceste biciclete au echiparea tehnică redusă specifice unei biciclete de excursii, manevrarea rapidă a unei biciclete de curse, însă nu sunt îndeajuns de bine echipate pentru a putea căra încărcături grele la drum lung. Pentru acest scop, aveți nevoie de o bicicletă de excursie.

Fiecare tip de bicicletă poate avea parte de îmbunătățiri pentru anumite scopuri. Faceți o vizită magazinului dumneavoastră de biciclete şi veți găsi pe cineva cu experiență în domeniul de care sunteți interesat. Documentați-vă şi singur. În mod evident, mici schimbări, precum alegerea cauciucurilor, pot îmbunătăți sau diminua funcționarea bicicletei pentru un anume scop.

În paginile următoare vom sublinia destinația de întrebuințare a diferitelor tipuri de biciclete.

Condițiile pentru întrebuințarea industrială sunt generalizate şi în stadiu de dezvoltare. Consultați dealerul local pentru mai multe informații referitoare la modul în care doriți să utilizați bicicleta.

TOATE BICICLETELE PENTRU ADULȚI SPECIALIZED SUNT CREATE ŞI TESTATE PENTU O ÎNCĂRCĂTURĂ COMBINATĂ BICICLIST/BAGAJ/ GREUTATEA BICICLETEI DE 100 KG.

TE RUGĂM SĂ VIZITEZI SITUL www.specialized.com/tech PENTRU A VEDEA CATEGORIILE DE DESTINAȚIE DE UTILIZARE A BICICLETELOR ŞI MODELELE SPECIFICE DE GREUTATE. ÎN UNELE CAZURI LIMITA DE GREUTATE ESTE MAI MARE DE 100 KG.

BICICLETELE CLASIFICATE CA BICICLETE PENTRU COPII (EN 14765) AU CA LIMITĂ MAXIMĂ DE GREUTATE COMBINATĂ BICICLIST/BAGAJ/ GREUTATEA BICICLETEI DE 45 KG.

Şosele performante

• **CONDIȚIA 1:** Bicicletele făcute pentru mersul pe suprafețe pavate, unde cauciucurile nu pierd contactul cu solul.

• **DESTINATE:** Să se meargă numai pe drumuri pavate.

• **NU SUNT DESTINATE:** Pentru drumuri accidentate, Cyclo-cross sau pentru excursii cu multe bagaje.

• **TRADE OFF:** Materialul utilizat este optimizat astfel încât să ofere greutate minimă şi performanță maximă. Trebuie să înțelegeți că (1) aceste tipuri de biciclete sunt făcute pentru a conferí unui biciclist agresiv sau unui ciclist competitiv, avantajul performanței, comparativ cu un ciclu de viață relativ redus, (2) un biciclist mai puțin agresiv se va bucura de o un ciclu de viață mai lung al cadrului, (3) dumneavoastră alegeți o greutate minimă (ce înseamnă un ciclu de viață mai scurt al cadrului) în locul unei greutăți mai mari a cadrului şi un ciclu de viață mai lung al cadrului, (4) dumneavoastră alegeți o greutate minimă, în locul unui cadru mai rigid sau mai rezistent, care cântăreşte mai mult. Toate cadrele care sunt foarte uşoare au nevoie de verificare frecventă. Este posibil ca aceste cadre să se deterioreze sau să se rupă într-un accident. Acestea nu sunt proiectate pentru a fi abuzate sau suprasolicitate. A se vedea şi Anexa B.

Mersul cu bicicleta în general

• **CONDIȚIA 2:** Bicicletele concepute pentru mersul menționat la Condiția 1, şi în plus drumuri cu pietriş fin şi cărări îmbunătățite cu grade moderate, unde cauciucurile nu pierd contactul cu solul.

• **DESTINATĂ:** Pentru drumuri pavate, drumuri cu pietriş sau pământ care sunt în stare bună, şi trasee de biciclete.

• **NU ESTE DESTINATĂ:** Pentru terenuri accidentate, drumuri de munte, sau întrebuințări asemeni bicicletelor de munte, sau orice fel de sărituri. Unele dintre aceste biciclete sunt echipate cu suspensii, dar aceste modificări sunt realizate pentru a adăuga confort bicicletei şi nu pentru a le face capabile de un drum de munte. Unele vin însoțite de cauciucuri relativ late care sunt potrivite drumurilor cu pietriş sau cărărilor noroioase. Unele vin însoțite de cauciucuri relativ înguste pentru un mers mai rapid pe suprafețele pavate. Dacă mergeți pe cărări cu pietriş sau noroi, cărați incărcături mai grele sau vreți o mai mare durabilitate a cauciucurilor, vorbiți cu dealerul dumneavoastră pentru nişte cauciucuri mai late.

Cyclo-cross

• **CONDIȚIA 2:** Bicicletele concepute pentru mersul menționat la Condiția 1, şi în plus drumuri cu pietriş fin şi cărări îmbunătățite cu grade moderate, unde cauciucurile nu pierd contactul cu solul.

• **DESTINATĂ:** Pentru Cyclo-cross, antrenament şi concursuri. Cyclo-cross implică mersul cu bicicleta pe o varietate de terenuri şi suprafețe inclusiv pe suprafețe cu pamânt şi noroi. Bicicletele pentru Cyclo-cross merg la fel de bine pe toate tipurile de vreme, terenuri dure şi navetă.

• **NU ESTE DESTINATĂ:** Pentru terenuri accidentate, drumuri de munte sau întrebuințări asemeni bicicletelor de munte, sau orice fel de sărituri. Cicliştii de Cyclo-cross coboară de pe bicicletă atunci când întâlnesc un obstacol, cară bicicleta dincolo de obstacol şi re-urcă pe bicicletă. Bicicletele pentru Cyclo-cross nu sunt destinate pentru a fi utilizate pe munte. Dimensiunea relativ mare a roților bicicletei face ca viteza acesteia să fie mai mare decât a bicicletelor de munte (mountain bike) care au roțile mai mici, dar nu la fel de rezistente.

Cross-Country, Maraton, Hardtails

• **CONDIȚIA 3:** Bicicletele proiectate pentru Condițiile 1 şi 2, si pentru cărări accidentate, cu mici obstacole şi zone tehnice fine, incluzând zone în care se poate produce pierderea de scurtă durată contactului cauciucului cu solul. FĂRĂ sărituri. Toate bicicletele de munte fără suspensie pe roata din spate sunt incluse în Condiția 3 şi unele modele uşoare cu suspensie pe roata din spate.

• **DESTINATĂ:** Pentru traseele Cross-Country şi pentru întreceri, gradul de dificultate al traseelor variind de la uşoare la agresive, până la terenuri intermediare (de exemplu, teren deluros cu mici obstacole, precum rădăcini, pietre, suprafețe afânate, suprafețe dure şi depresiuni). Echipamentul pentru Cross-Country şi Maraton (cauciucuri, şocuri, cadre) este uşor în greutate, favorizând viteza agilă în dauna forței brute. Când bicicleta este una cu suspensii, drumul este relativ scurt deoarece bicicleta se mişcă mai repede pe suprafață.

• **NU ESTE DESTINATĂ:** Pentru curse libere extreme (Extreme Freeride), coborâtul pe pante extrem de abrupte (Extreme Downhill), sărituri (Dirt Jumping), sau pentru curse foarte agresive sau extreme. Nu stați mult în aer aterizând pe suprafețe tari şi forțându-vă calea printre obstacole.

• **TRADE OFF:** Bicicletele pentru Cross-Country sunt mai uşoare, mai rapide la urcarea pantelor şi mult mai agile decât oricare alte biciclete de munte. Bicicletele pentru Cross-Country şi Maraton dețin o anumită duritate la eficiența pedalării şi viteza în amonte.

All Mountain

• **CONDIȚIA 4:** Bicicletele proiectate pentru Condițiile 1, 2 şi 3, şi pentru suprafețe tehnice dure, cu obstacole de mărimi medii şi mici sărituri.

• **DESTINATĂ:** Pentru mersul pe cărări şi urcatul pantelor. Toate bicicletele de munte sunt: (1) mult mai grele decât bicicletele de Cross-Country, dar mai puțin dure decât cele de Freeride, (2) mai uşoare şi mai agile decât bicicletele de Freeride, (3) mai grele şi cu un joc mai mare de suspensie decât la o bicicletă pentru Cross-Country, permițând să fie folosite şi pe terenuri mai dificile, cu obstacole mai mari şi sărituri moderate, (4) intermediare în jocul de suspensie şi foloseşte componente care se încadrează în destinația de utilizare intermediară, (5) acoperă o gamă relativ largă a destinației de utilizare şi în această gamă se încadrează modele care sunt mai mult sau mai puțin de mare putere. Vorbiți cu dealerul despre nevoile dumneavoastră şi despre aceste modele.

• **NU ESTE DESTINATĂ:** Pentru utilizarea în sărituri/curse extreme precum drumuri de munte accidentate, Freeriding, Downhill, North Shore, sărituri(Dirt Jumping), Hucking, etc. Fără drop-uri, sărituri mari sau lansări (folosind structuri de lemn, diguri de pământ), care cer mişcări mari de suspensie sau componente de mare putere; şi nu rămâneți mult timp în aer aterizând pe suprafețe tari şi forțându-vă calea printre obstacole.

• **TRADE OFF:** Bicicletele All-Mountain sunt mult mai stabile decât bicicletele pentru Cross-Country, pentru deplasarea pe un teren mult mai dificil. Toate bicicletele de munte sunt mai grele şi sunt mai greu de urcat în amonte decât bicicletele Cross-Country. Toate bicicletele de munte sunt mai uşoare, mai agile şi mai uşor de urcat în amonte decât bicicletele pentru Freeride. Toate bicicletele sunt mai puțin dure decât cele pentru Freeride şi nu trebuie folosite pentru curse şi terenuri extreme.

Gravity, Freeride şi Downhill

• **CONDIȚIA 5:** Biciclete proiectate pentru sărituri mari, viteze mari sau curse agresive pe suprafețe dure, sau aterizări pe suprafețe plate. Cu toate acestea, acest tip de cursă este extrem de periculos şi supune bicicleta unor forțe imprevizibile care pot să-i supraîncarce cadrul, furca sau alte părți. Dacă alegeți să faceți o cursă pe un teren de Condiția 5, atunci ar trebui să vă luați măsuri de precauție adecvate, cum ar fi verificări şi înlocuiri mai frecvente ale echipamentului bicicletei. Trebuie, de asemenea, să purtați echipamentul de siguranță, cum ar fi: cască de tipul full-face, apărători şi echipament de protecție pentru corp.

• **DESTINATĂ:** Pentru curse care presupun cel mai dificil teren, pe care doar cei mai abili biciclişti ar trebui să se aventureze.

Gravity, Freeride şi Downhill sunt termeni care descriu trasee de munte extrem de dificile, în pantă, sau North Shore (trasee amenajate abrupte). Acestea se numesc curse „extreme" iar termenii utilizați pentru a le descrie evoluează constant.

Bicicletele pentru Gravity, Freeride şi Downhill sunt: (1) mai grele şi cu un joc al suspensiei mai mare decât bicicletele de munte, permițându-le acestora să se deplaseze pe terenuri mult mai dificile, cu obstacole mai mari şi cu sărituri mai mari, (2) au cel mai mare joc al suspensiei şi folosesc componente destinate unui teren foarte dur. În timp ce toate aceste caracteristici sunt adevărate, nu există nicio garanție că aceste curse extreme nu vor distruge o bicicletă Freeride.

Terenul şi tipul de cursă pentru care sunt proiectate bicicletele Freeride este unul deosebit de periculos. Echipamentul adecvat, cum ar fi o bicicletă Freeride, nu schimbă această realitate. În cazul acestor curse, o judecată proastă, ghinionul sau încercarea de a vă depăşi puterile pot duce la o accidentare, în urma căreia puteți fi grav rănit, paralizat sau ucis.

• **NU ESTE DESTINATĂ:** Să fie o scuză pentru a încerca orice. A se citi Secțiunea 2 F, p. 11.

• **TRADE OFF:** Bicicletele Freeride sunt mult mai stabile decât bicicletele de munte, pentru deplasarea pe un teren mult mai dificil. Bicicletele Freeride sunt mai grele şi sunt mai greu de urcat în amonte decât bicicletele de munte.

Dirt Jump (Sărituri)

• **CONDIȚIA 5:** Biciclete proiectate pentru sărituri mari, viteze mari sau curse agresive pe suprafețe dure, sau aterizări pe suprafețe plate. Cu toate acestea, acest tip de cursă este extrem de periculos şi supune bicicleta unor forțe imprevizibile care pot să-i supraîncarce cadrul, furca sau alte părți. Dacă alegeți să faceți o cursă pe un teren de Condiția 5, atunci ar trebui să vă luați măsuri de precauție adecvate, cum ar fi verificări şi înlocuiri mai frecvente ale echipamentului bicicletei. Trebuie, de asemenea, să purtați echipamentul de siguranță, cum ar fi: cască de tipul full-face, apărători şi echipament de protecție pentru corp.

• **DESTINATĂ:** Pentru sărituri pe teren noroios artificial, rampe, parcuri de skateri şi alte obstacole şi terenuri previzibile, unde biciclştii vor face apel la îndemânarea lor şi la controlul asupra bicicletei mai mult decât să se bazeze pe suspensie. Bicicletele pentru Dirt Jump sunt folosite mai mult ca BMX-urile.
O bicicletă Dirt Jumping nu vă conferă îndemânarea necesară pentru a sări. A se citi Secțiunea 2 F, p. 11.

• **NU ESTE DESTINATĂ:** Pentru terenuri, sărituri sau aterizări unde este necesar un joc mare al suspensiei pentru a ajuta la absorbirea şocului aterizării şi a vă ajuta la menținerea controlului.

• **TRADE OFF:** Bicicletele pentru Dirt Jumps sunt mai uşoare şi mult mai agile decât bicicletele Freeride, dar nu au suspensie pe roata din spate, şi jocul suspensiei în față este mult mai mic.

Copii

Biciclete proiectate pentru a fi utilizate de copii. Este necesară supravegherea din partea părinților în tot timpul utilizării. Evitați zonele cu trafic şi obstacole sau riscuri care includ pante, curbe, scări, guri de canal sau zone din apropierea unor locuri abrupte sau piscine.

Anexa B
Durata de viață a bicicletei şi a componentelor acesteia

1. Nimic nu durează pentru totdeauna, inclusiv bicicleta Dumneavoastră.

Atunci când durata de viață a bicicletei Dumneavoastră s-a încheiat, este riscant să folosiți în continuare bicicleta.

Fiecare bicicletă şi părțile sale componente au o perioadă de viață utilă limitată, finită. Lungimea acestei perioade diferă în funcție de: construcția şi materialele folosite pentru fabricarea cadrului şi a pieselor, întreținerea şi grija pe care o acordați cadrului şi componentelor pe perioada vieții utile a acestora, tipul de folosire şi măsura în care sunt utilizate cadrul şi componentele. Folosirea în competiții, urcarea rampelor, săriturile, schemele, utilizarea agresivă, utilizarea pe teren accidentat, în condiții climaterice defavorabile, susținerea unei greutăți mari, activitățile comerciale şi alte tipuri de folosință non-standard pot scurta cu mult durata de viață utilă a cadrului şi a componentelor. Oricare sau orice combinație ale acestor condiții pot avea ca rezultat cedarea după o perioadă neprecizată.

Toate aspectele utilizării fiind identice, bicicletele uşoare şi componentele acestora vor avea de obicei o durată de viață utilă mai scurtă decât bicicletele mai grele şi componentele acestora. Alegând o bicicletă uşoară sau componente de acest fel faceți un târg, favorizând performanța superioară proprie greutății mai mici în defavoarea duratei de viață utilă. Deci, dacă alegeți echipamente uşoare, cu o performanță ridicată, asigurați-le verificarea frecventă.

Trebuie să efectuați verificări ale bicicletei dumneavoastră şi ale componentelor acesteia, ducând-o la reprezentanță pentru testarea indicatorilor de stres şi/sau posibilă cedare, inclusiv fisuri, deformare, coroziune, lipsa parțială a vopselei, urme de lovituri şi oricare alți indicatori cu privire la probleme potențiale, utilizare necorespunzătoare sau în mod abuziv.

2. Perspectivă

Bicicletele cu performanță ridicată de astăzi necesită verificări frecvente şi atente, cât şi reparații curente. În prezenta Anexă vom încerca să explicăm câteva noțiuni de bază de fizica materialelor şi modul în care acestea au legătură cu bicicleta dumneavoastră. Vom discuta câteva compromisuri făcute în proiectarea bicicletei dumneavoastră şi lucrurile la care vă puteți aştepta de la bicicleta dDumneavoastră, şi vă vom oferi principii directoare importante, de bază pentru a o întreține şi verifica. Nu vă putem învăța toate lucrurile pe care trebuie să le ştiți pentru a verifica şi repara bicicleta în mod adecvat; de aceea, vă rugăm insistent să vă duceți bicicleta periodic la reprezentanță pentru service profesional.

⚠ **ATENȚIE: Inspecția frecventă a bicicletei dumneavoastră este importantă pentru siguranța dumneavoastră. Urmați paşii Verificării Mecanice de Siguranță prezentați în Secțiunea 1.C a acestui Manual înainte de fiecare plimbare cu bicicleta.**

Periodic, este important să efectuați inspecții mai detaliate ale bicicletei dumneavoastră. Cât de des este nevoie de aceste inspecții depinde în totalitate de dumneavoastră.

Dumneavoastră, proprietarul şi utilizatorul bicicletei, ştiți cât de des utilizați bicicleta, în ce condiții şi unde. Pentru că reprezentantul nu poate

urmări modul în care o folosiți, trebuie să vă asumați responsabilitatea ducerii bicicletei la reprezentanță pentru verificări şi reparații periodic. Reprezentantul sau dealerul vă va ajuta să vă hotărâți cât de des este nevoie de verificări şi reparații funcție de condițiile în care utilizați bicicleta.

Pentru siguranța dumneavoastră şi pentru înțelegerea şi comunicarea cu reprezentantul dumneavoastră, vă rugăm insistent să citiți această Anexă în întregime. Materialele utilizate pentru fabricarea bicicletei determină cum şi cât de des este nevoie de verificări.

Ignorarea acestui AVERTISMENT poate conduce la cedarea cadrului, a furcii sau a altor componente, care poate rezulta în producerea de accidentări grave sau chiar a decesului.

A. Înțelegerea metalelor

Oțelul este materialul tradițional pentru fabricarea cadrelor de bicicletă. Are caracteristici bune, însă la bicicletele de performanță ridicată, oțelul a fost înlocuit în mare parte de aluminiu şi, într-o măsură mai mică, de titan. Factorul principal al acestei schimbări este interesul cicliştilor în bicicletele mai uşoare.

Proprietățile metalelor

Vă rugăm să înțelegeți că nu se poate face o declarație simplă care să caracterizeze utilizarea diferitelor metale pentru biciclete. Ceea ce e adevărat este că modul în care metalul ales este aplicat contează mult mai mult decât materialul în sine. Trebuie să vă uitați la modul în care bicicleta este proiectată, testată, fabricată, asigurată împreună cu caracteristicile metalului, şi nu să căutați un răspuns simplu.

Metalele variază mult ca rezistență la coroziune. Oțelul are nevoie de protecție, altfel va rugini. Astfel, ambele sunt rezistente în general la coroziune. Aluminiul nu rezistă perfect la coroziune, şi trebuie avută grijă la sudarea cu alte materiale, pentru a preveni coroziunea galvanică.

Metalele sunt comparativ de flexibile. Flexibile înseamnă că se îndoaie, se curbează şi se întind înainte de a se rupe. În general, dintre materialele din care se fabrică cadrele de bicicletă, oțelul este cel mai flexibil, titaniul îi urmează, iar cel mai puțin flexibil dintre cele trei este aluminiul.

Metalele variază în densitate. Densitatea este greutate per volumul materialului. Oțelul are o densitate de 7.8 grame/cm³, titanul – 4.5 grame/ cm³, aluminiul – 2.75 grame/cm³. Comparați aceste numere cu densitatea aliajului cu fibră de carbon, la 1.45 grame/cm³.

Metalele sunt afectate de uzură. După suficiente cicluri de folosire, la greutăți suficient de mari, metalele vor dezvolta în cele din urmă fisuri care duc la cedare. Este foarte important să citiți informațiile de bază despre uzura metalelor de mai jos.

Să presupunem că loviți o bordură, un şanț, o piatră, o maşină, alt ciclist sau alt obiect. La orice viteză superioară vitezei de plimbare pe jos, corpul dumneavoastră va continua să meargă înainte, impuls care vă va propulsa peste bicicletă, în față. Nu puteți şi nici nu se va întâmpla să rămâneți pe bicicletă, iar ceea ce se întâmplă cadrului, furcii şi celorlalte componente este irelevant pentru ceea ce vi se va întâmpla dumneavoastră.

La ce vă puteți aştepta de la cadrul de metal? Acest lucru depinde de mulți factori complecşi, motiv pentru care trebuie să vă informăm că rezistența la accidente nu poate fi un criteriu în proiectarea bicicletei. Plecând de la această premisă importantă, vă putem spune că impactul este suficient de puternic pentru

ca furca sau cadrul să se îndoaie sau să se curbeze. La o bicicletă de oțel, furca de oțel se poate îndoi mult, iar cadrul poate rămâne neafectat. Aluminiul este mai puțin flexibil decât oțelul, dar vă puteți aştepta ca furca şi cadrul să fie îndoite sau curbate. Dacă impactul este mai puternic, bara de sus a bicicletei se poate rupe din cauza tensiunii, iar cea de jos se poate îndoi şi rupe, lăsând bara din față şi furca separate de triunghiul principal.

Atunci când o bicicletă de metal este accidentată, veți observa dovezi ale acestei flexibilități în metalul îndoit, curbat sau pliat.
Acum, se obişnuieşte fabricarea cadrului principal din metal, iar a furcii, din fibră de carbon. Citiți Secțiunea B, Înțelegerea componentelor mai jos.
Flexibilitatea relativă a metalelor şi lipsa flexibilității fibrei de carbon înseamnă că, în eventualitatea unui impact, vă puteți aştepta la îndoire şi curbare în cazul metalului, dar nu şi în cazul fibrei de carbon. Sub o anumită sarcină, furca poate fi intactă deşi cadrul este avariat. Peste o anumită sarcină, furca de carbon va fi complet distrusă.

Informații de bază despre uzura metalelor

Bunul simț ne spune că nimic din lucrurile pe care le folosim nu durează pentru totdeauna. Cu cât folosim ceva mai mult şi mai din greu, şi cu cât sunt mai potrivnice condițiile în care utilizăm respectivul obiect, cu atât va fi mai scurtă durata sa de viață utilă.

Uzura este termenul utilizat pentru a descrie avariile acumulate de o componentă din cauza utilizării repetate. Pentru ca uzura să producă avariere, sarcina suportată de componentă trebuie să fie suficient de mare. Un exemplu simplu folosit adesea este îndoirea sârmei dintr-o agrafă de birou înainte şi înapoi până când se rupe. Această definiție simplă vă va ajuta să înțelegeți că uzura nu are legătură cu timpul sau durata de când dețineți bicicleta. O bicicletă ținută în garaj nu acumulează uzură. Uzura are loc doar prin folosire.

Deci la ce tip de „avariere" ne referim? La nivel microscopic, o fisură se formează într-o zonă puternic tensionată. Pe măsură ce sarcina este aplicată în mod repetat, fisura se adânceşte. La un anumit punct, fisura devine vizibilă cu ochiul liber. În cele din urmă, devine atât de mare încât componenta nu mai este suficient de puternică încât să susțină sarcina pe care o putea susține în absența fisurii. În acel punct, componenta poate ceda de tot, imediat.

Se poate proiecta o componentă care să fie suficient de puternică încât rezistența la uzură să fie aproape infinită. Acest lucru necesită foarte mult material şi foarte multă greutate. Orice structură care trebuie să fie uşoară şi puternică va avea o rezistență limitată la uzură. Aeronavele, maşinile de curse, motocicletele – toate au componente cu rezistențe limitate la uzură. Dacă ați dori o bicicletă cu o rezistență la uzură infinită, ar cântări mult mai mult decât orice bicicletă de pe piață la ora actuală. Astfel, cu toții facem un compromis: performanța minunată şi greutatea mică pe care ni le dorim presupun verificarea frecventa a structurii.

Ce să căutați

• ODATĂ CE O FISURĂ ESTE CREATĂ, ACEASTA VA CREŞTE RAPID. Gândiți-vă la fisură ca la o cale în formare înspre cedare. Acest lucru înseamnă că orice fisură are potențial periculos şi va deveni din ce în ce mai periculoasă.	REGULA SIMPLĂ NR 1 : Dacă găsiți o fisură, înlocuiți componenta.
• COROZIUNEA ACCELEREAZĂ AVARIEREA. Fisurile se adâncesc mai repede când se află într-un mediu coroziv. Gândiți-vă la soluția corozivă ca la un factor ce slăbeşte şi adânceşte fisura şi mai mult.	REGULA SIMPLĂ NR 2 : Curățați bicicleta, lubrifiați bicicleta, protejați bicicleta de sare, îndepărtați sarea cât mai repede posibil
• PETELE ŞI DECOLORAREA POT AVEA LOC ÎN PROXIMITATEA UNEI FISURI. O astfel de pătare poate fi un semn care vă indică existența unei fisuri.	REGULA SIMPLĂ NR 3 : Inspectați şi investigați petele pentru a vedea dacă sunt asociate cu o fisură.
• ZGÂRIETURILE SEMNIFICATIVE, CIOBIRILE, SEMNELE DE IMPACT SAU CRESTĂTURILE CREEAZĂ PUNCTE DE PLECARE PENTRU FISURI. Gândiți-vă la suprafața tăiată ca punct focal pentru tensiune (inginerii denumesc aceste zone "ridicări de tensiune", zone în care tensiunea este mai ridicată). Ați văzut cum se taie sticla? Amintiți-vă cum sticla s-a crăpat şi mai apoi s-a spart pe linia crăpată.	REGULA SIMPLĂ NR 4 : Nu zgâriați, ciobiți sau crestați nicio suprafață. Dacă faceți asta, inspectați frecvent componenta sau înlocuiți componenta.
• ANUMITE FISURI (în special cele mai mari) POT SCÂRȚÂI ÎN TIMP CE MERGEȚI PE BICICLETĂ. Gândiți-vă la aceste sunete ca la un avertisment important. Luați aminte că o bicicletă bine întreținută este foarte silențioasă, nu are fisuri şi nici nu scârțâie.	REGULA SIMPLĂ NR 5 : Investigați şi găsiți sursa zgomotului. Poate să nu fie o fisură, dar ceea ce cauzează sunetul trebuie reparat imediat.

În cele mai multe cazuri, o fisură de uzură nu este un defect, ci un semn că piesa s-a uzat, că a ajuns la capătul duratei sale de viață utilă. Când anvelopele maşinii dumneavoastră se uzează până în punctul în care banda de rulare intră în contact cu suprafața carosabilă, acele anvelope nu au defecte. Ele sunt pur şi simplu uzate şi vă spun că e timpul să le înlocuiți. Când o piesă de metal prezintă o fisură din cauza uzurii, e terminată. Fisura vă spune că e timpul să înlocuiți piesa.

Uzura nu este o ştiință perfect previzibilă

Uzura nu este o ştiință perfect previzibilă, dar mai jos aveți o serie de factori generali care să vă ajute pe dumneavoastră şi pe reprezentantul dumneavoastră să determinați cât de des este necesar o inspecție în cazul bicicletei dumneavoastră. Cu cât vă încadrați mai mult în profilul „prelungirea duratei de viață a produsului", cu atât veți avea nevoie de o inspecție tehnică mai rar.

Factori care scurtează durata de viață utilă a produsului dumneavoastră:

- ***Stil sportiv, dur de a merge pe bicicletă***
- ***„Lovituri", accidente, sărituri, alte bruscări ale bicicletei***
- ***Distanțe mari parcurse***
- ***Greutate corporală mai ridicată***
- ***Ciclist mai puternic, mai în formă, mai agresiv***
- ***Mediu coroziv (umezeală, aer sărat, sarea împotriva zăpezii de pe carosabil, condens acumulat)***
- ***Prezența noroiului abraziv, a murdăriei, nisipului, solului în mediul de folosire***

Factori care prelungesc durata de viață utilă a produsului:
- ***Stil fluid, lin de a merge pe bicicletă***
- ***Absența „loviturilor“, accidentelor, săriturilor sau a altor bruscări ale bicicletei***
- ***Distanță parcursă mică***
- ***Greutate corporală mai scăzută***
- ***Ciclist mai puțin agresiv***
- ***Mediu non-coroziv (aer uscat, nesărat)***
- ***Mediu de folosire curat***

⚠ **ATENȚIE: Nu folosiți o bicicletă sau o piesă care prezintă fisuri, protuberanțe sau ciobituri, nici chiar unele de dimensiuni mici. Mersul pe o bicicletă cu un cadru fisurat, o furcă fisurată sau o componentă prezentând această avariere poate duce la cedarea completă a bicicletei, cu riscul rănirii grave sau al decesului.**

B. Înțelegerea aliajelor

Toți cicliştii trebuie să înțeleagă realitatea fundamentală a aliajelor. Materialele din aliaj construite din fibră de carbon sunt puternice şi uşoare, dar atunci când sunt accidentate sau supraîncărcate, fibrele de carbon nu se îndoaie ci se rup.

Ce sunt aliajele?

Termenul „aliaj“ arată că piesele sunt fabricate din mai multe materiale. Când auziți expresia „bicicletă din fibră de carbon“, acest lucru înseamnă de fapt „bicicletă din aliaj“.

Aliajele de fibră de carbon sunt în general fibre puternice, uşoare într-o matrice de plastic, mulate pentru a forma o structură. Aliajele de carbon sunt uşoare în comparație cu metalele. Oțelul cântăreşte 7.8 grame/cm3, titaniul – 4.5grame/cm cub, aluminiul 2.75 grame/cm cub. Comparați aceste cifre cu aliajul de fibră de carbon la 1.45 grame/cm cub.

Aliajele cu cele mai bune rapoarte putere/greutate sunt făcute din fibră de carbon într-o matrice de plastic epoxidic. Matricea epoxidică lipeşte fibrele de carbon, transferă sarcina către alte fibre şi oferă o suprafață exterioară mai dreaptă. Fibrele de carbon sunt scheletul care susține încărcătura.

De ce se folosesc aliajele?

Spre deosebire de metale, care au proprietăți uniforme în toate direcțiile (inginerii numesc acest lucru proprietăți izotropice), fibrele de carbon pot fi poziționate în anumite orientări pentru a optimiza structura sarcinilor particulare. Alegerea unde să fie plasate fibrele de carbon oferă inginerilor un instrument puternic pentru a crea biciclete puternice, de durată. Inginerii pot orienta fibrele şi pentru a atinge scopuri precum confort şi amortizare a vibrațiilor.

Aliajele din fibră de carbon sunt foarte rezistente la coroziune, mult mai rezistente decât cele mai multe metale. Gândiți-vă la fibra de carbon sau la ambarcațiunile făcute din fibră de carbon.

Materialele din fibră de carbon au un raport foarte ridicat rezistență/greutate.

Care sunt limitele aliajelor?

Un aliaj bine proiectat sau bicicletele şi componentele din fibră de carbon au rezistențe mari la uzură, de obicei mai mari decât echivalentele lor din rândul metalelor.

În timp ce rezistența la uzură reprezintă un avantaj al fibrei de carbon, trebuie să vă inspectați cadrul din fibră de carbon cu regularitate, la fel şi furca sau componentele.

Piesele din fibră de carbon nu sunt flexibile. Odată ce o structură din fibră de carbon este supraîncărcată, nu se va îndoi ci se va rupe. În timpul şi înainte de rupere, vor exista margini tari, ascuțite, şi poate delaminarea fibrei de carbon sau a straturilor de fibră de carbon. Nu va exista îndoire, curbare sau întindere.

Dacă vă loviți de ceva sau aveți un accident, la ce vă puteți aştepta de la o bicicletă din fibră de carbon?

Să presupunem că loviți o bordură, un şanț, o piatră, o maşină, alt ciclist sau alt obiect. La orice viteză superioară vitezei de plimbare pe jos, corpul dumneavoastră va continua să meargă înainte, impuls care vă va propulsa peste bicicletă, în față. Nu puteți şi nici nu se va întâmpla să rămâneți pe bicicletă, iar ceea ce se întâmplă cadrului, furcii şi celorlalte componente este irelevant pentru ceea ce vi se va întâmpla dumneavoastră.

La ce vă puteți aştepta de la cadrul dumneavoastră de carbon? Depinde de mulți factori complecşi. Dar vă putem spune că, dacă impactul este suficient de puternic, furca se poate rupe de tot. Luați aminte la diferența semnificativă de comportament dintre carbon şi metal. Citiți Secțiunea 2.A, Înțelegerea metalelor din prezenta Anexă. Chiar în eventualitatea în care cadrul de carbon ar fi de două ori mai puternic decât cadrul de metal, odată ce cadrul de carbon este supraîncărcat, nu se va îndoi ci se va rupe complet.

Inspecția cadrului, a furcii şi a componentelor din aliaj

Fisuri:

Căutați fisuri, zone cu crăpături sau ciobite. Orice fisură este gravă. Nu utilizați bicicleta sau o piesă dacă prezintă o fisură, indiferent de mărime.

Delaminare:

Delaminarea este o avariere serioasă. Aliajele sunt alcătuite din straturi de material. Delaminarea înseamnă că straturile de material nu mai sunt lipite unul de altul. Nu utilizați nicio bicicletă sau piesă care prezintă delaminare. Câteva indicii ale delaminării sunt:

1. O zonă albicioasă. O astfel de zonă arată diferit de zonele neavariate. Acestea sunt strălucitoare, lucioase, având culori „intense“, ca şi când v-ați uita la un lichid clar. Zonele delaminate arată opace şi albicioase.
2. Deformare sau protuberanțe. Dacă are loc delaminarea, forma suprafeței se poate schimba. Suprafața poate prezenta o ridicătură, protuberanță, poate fi mai puțin dură sau poate fi ondulată.
3. O diferență a sunetului la lovirea uşoară a suprafeței. Dacă loviți uşor suprafața unui aliaj neavariat, veți auzi un sunet constant, de obicei puternic şi ascuțit. Dacă loviți uşor o zonă delaminată, veți auzi un sunet diferit, de obicei mai surd, mai puțin ascuțit.

Sunete neobişnuite:

Fie o fisură, fie delaminarea pot determina scârțâirea bicicletei în timpul folosirii. Gândiți-vă la aceste sunete ca la un avertisment important. Luați aminte

că o bicicletă bine întreținută este foarte silențioasă, nu va avea fisuri şi nu va scârțâi. Investigați şi identificați sursa sunetelor. Poate să nu fie o fisură sau o delaminare, dar indiferent de motiv, sunetul trebuie eliminat.

⚠ **ATENȚIE: Nu utilizați o bicicletă sau o piesă care prezintă delaminări sau fisuri. Mersul pe o bicicletă delaminată sau cu un cadru, o furcă sau altă piesă cu fisuri poate duce la cedarea imediată, cu riscul accidentării grave sau chiar al decesului.**

C. Înțelegerea componentelor

Adesea este necesar să îndepărtați şi să dezasamblați componentele pentru a le inspecta adecvat şi cu atenție. Acest lucru trebuie realizat de un mecanic de biciclete profesionist care deține unelte speciale, este calificat şi experimentat pentru a inspecta şi repara bicicletele de astăzi şi componentele lor, ce sunt realizate cu o tehnologie şi la o performanță de vârf.

Componentele Super Uşoare de pe piața specifică

Gândiți-vă atent la profilul dumneavoastră de ciclist, funcție de criteriile de mai sus. Cu cât intrați mai mult în categoria "scurtarea duratei de viață utilă", cu atât trebuie să vă gândiți dacă doriți cu adevărat să utilizați componente super uşoare. Cu cât vă potriviți mai mult profilului „prelungirea duratei de viață utilă", cu atât e mai probabil ca piesele mai uşoare să vi se potrivească mai mult. Discutați nevoile dumneavoastră şi profilul dumneavoastră foarte sincer cu dealerul local.

Luați aceste opțiuni în serios şi înțelegeți că sunteți responsabil pentru modificările pentru care optați.

Un slogan util pe care îl puteți discuta cu reprezentantul dumneavoastră dacă vă gândiți la schimbarea unor piese este "Rezistență, greutate mică, preț bun – alegeți două dintre acestea".

Piese originale pentru echipamente

Producătorii de biciclete şi de piese testează rezistența la uzură a componentelor care formează echipamentul original al bicicletei Dumneavoastră. Acest lucru înseamnă că piesele au trecut de criteriile de testare şi au o rezistență rezonabilă la uzură. Dar acest lucru nu înseamnă că vor ține la nesfârşit, pentru că nu e cazul.

Anexa C
Frâna de Picior

1. Cum funcționează frâna de picior

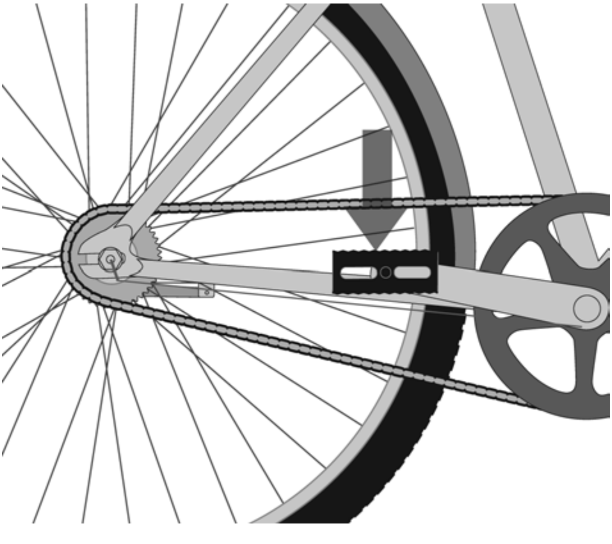
Frâna de picior este un mecanism sigilat care face parte din butucul roții din spate. Frâna este activată prin rotirea în sens invers a pedalei (vezi figura 5). Începeți cu pedala aflată într-o poziție aproape orizontală, cu pedala din față într-o poziție ca şi când ar indica ora 4 pe un ceasornic, şi lăsați greutatea pe piciorul din spate, pe pedala sin spate. O rotație de aproximativ 1/8 va activa frâna. Cu cât apăsați mai tare frâna, cu atât forța de frânare va fi mai mare, până în punctul în care roata din spate se opreşte din rotație şi începe să patineze.

⚠ **ATENȚIE: Înainte de a merge cu bicicleta, asigurați-vă că frâna funcționează adecvat. Dacă nu, duceți bicicleta la o verificare la un service autorizat înainte de a o utiliza.**

⚠ **ATENȚIE: Dacă bicicleta dumneavoastră are doar frână de picior, mergeți cu viteze mai mici. O singură frână de spate nu are puterea de frânare a unui sistem de frânare față-spate.**

2. Ajustarea frânei de picior

Repararea şi ajustarea frânei de picior necesită instrumente speciale şi cunoştințe speciale. Nu încercați să dezasamblați sau să reparați singur frâna de picior. Duceți bicicleta la un service autorizat pentru reparații la frâna de picior.



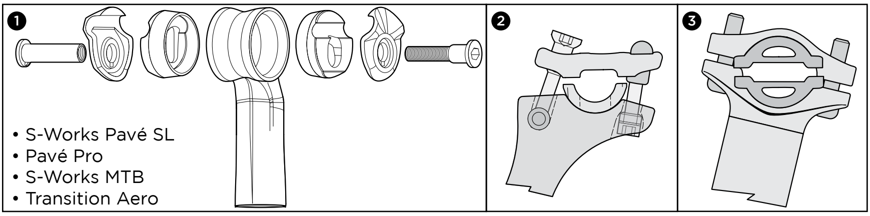
Anexa D
Specificații cu privire la efortul de strângere (torsiunea)

Efortul de strângere corect al părților înfiletate este foarte important pentru siguranța dumneavoastră. Întotdeauna strângeți la o torsiune corectă. Dacă există un conflict între instrucțiunile din prezentul manual şi informația oferită de un producător de piese, consultați reprezentantul dumneavoastră sau reprezentantul departamentului de relații clienți al producătorului respectiv pentru clarificări. Părțile care sunt strânse prea tare se pot întinde şi deforma. Cele care sunt strânse prea puțin pot să se desfacă şi să creeze uzură. Oricare dintre aceste greşeli poate duce la cedarea imediată a componentei.

Aplicați întotdeauna o calibrare corectă a torsiunii de strângere pentru a strânge părțile importante de pe bicicleta dumneavoastră. Urmați îndeaproape instrucțiunile cu privire la torsiunea strângerii pentru a aplica şi utiliza torsiunea de strângere cu rezultate precise.

VALORI ALE TORSIUNII RECOMANDATE

TIJĂ ŞA	in-lbf / N*m
Şurub de strângere individual (sistem de strângere conic - S-Works Pavé SL/ Pro, S-Works MTB, Transition Aero (pentru cadre de carbon) Posts (fig.1)	120 / 13.6
Şuruburi de strângere duble, necanelate (bolt M6) (fig.2)	80 / 9.0
Şuruburi de strângere duble, speciale, canelate (bolt M6) (fig.3)	100 / 11.3
Şuruburi de strângere cu ochi (bolt M8) – Carbon generic, capră din aliaj	210 / 23.7
Şuruburi de strângere individuale cu ochi (bolt M8) - 24”, 20” Hotrocks	110 / 12.4
Şuruburi de strângere neintegrate – Frână Hotrock, Hotrock 16”	120 / 13.6
Şuruburi de strângere duble – BMX (bolt M8)	150 / 16.9
Şuruburi de strângere duble, necanelate (bolt M5)	60 / 6.8



PEDALE	
Interfața dintre pedală şi angrenaj (suport pedală)	304 / 34.3

FURCI	
Dop extensor Specialized 48mm	100 / 11.3

ANGRENAJE	in-lbf / N*m
Cricuri de carbon S-Works – şurub la axul central	300 / 33.9
Cricuri de carbon S-Works – Şaibă de securizare în cruce	250 / 28.2
Cricuri - Ax ascuțit cu cap pătrat	305 / 34.5
Cricuri – Ax ISIS	347 / 39.2
Cricuri - Shimano Dual-Side Octalink (cu două laturi)	305 / 34.5
Cricuri - Shimano Single-Side dispozitiv de strângere (cu o latură)	106 / 12.0
Cricuri - Shimano Single-Side 08	392 / 44.3
Şuruburi pinioane de lanț - Aliaj	87 / 9.8
Butuc pedalier - Filetat	442 / 49.9

PIPE	
Şurub de strângere pipă ghidon din carbon şi aliaj (4-bolt)	40 / 4.5
Şurub de strângere pipă ghidon din carbon şi aliaj (2-bolt)	80 / 9.0
Pipă @ şurub de strângere ghidon	40 / 4.5
Barmac Bară/Pipă @ şurub de strângere ghidon	40 / 4.5
Barmac Wedge Bară/Pipă @ şurub de strângere ghidon	110 / 12.4
Mtn pipă aliaj @ 31.8mm şurub de strângere ghidon (4- bolt)	40 / 4.5
Mtn pipă aliaj @ 31.8mm şurub de strângere ghidon (2- bolt)	70 / 7.9
Mtn pipă aliaj @ 25.4mm şurub de strângere ghidon (4- bolt)	40 / 4.5
Mtn pipă aliaj @ 25.4mm şurub de strângere ghidon (2- bolt)	80 / 9.0
Pipă BMX ajustabilă (bolt 8mm)	210 / 23.7
Enduro SL Crown/Stem 31.8mm şurub de strângere ghidon (4-bolt)	90 / 10.2
Enduro SL roată dințată/pipă şurub de strângere ghidon	45 / 5.1
Enduro SL roată dințată/pipă şuruburi de strângere stâlp	75 / 8.5
Enduro SL şuruburi de strângere roată dințată inferioară	45 / 5.1
Pipă Quill, şurub prindere tijă furcă (M8)	160 / 18.1
Pipă Quill, şurub prindere ghidon (4-bolt, M6)	80 / 9.0

SCHIMBĂTOARE / MANETE SCHIMBĂTOARE	
Schimbător de viteze Mtn	40 / 4.5
Schimbător de viteze/pârghie frână Road STI	70 / 7.9
Şurub de montare a schimbătorului spate	70 / 7.9
Road Şurub de montare a schimbătorului spate (aliaj şi şurub de strângere)	44 / 5.0
Şurub de fixare a cablului pentru schimbător spate/față	44 / 5.0
Şurub de montare a schimbătorului față Mtn (de strângere)	44 / 5.0
DMD Mtn Şurub de montare a schimbătorului față (Direct Mount Derailleur)	40 / 4.5

PRINDERE ŞA	in-lbf / N*m
Guler şa circular, aliaj de carbon	55 / 6.2
Guler şa tubular pentru cadru din aliaj Aero (în săgeată, pentru stâlpi circulari)	95 / 10.7
Aero (şurub cu ochi aero)	45 / 5.1
Guler şa tubular Transition Aero Seat Tube Collar (în săgeată, pentru cadru din carbon)	70 / 7.9

FRÂNE	
Şubler disc pt frână/şuruburi de montare adaptor (Shimano, Magura)	53 / 6.0
Şubler disc pt frână/şuruburi de montare adaptor (Hayes)	110 / 11.3
Şubler disc pt frână şuruburi postmontare (Hayes)	80 / 6.0
Rotor disc pt frână, şuruburi montare T-25 Torx (Shimano, Magura)	35 / 4.0
Rotor disc pt frână, şuruburi montare T-25 Torx (Hayes)	50 / 5.6
Şurub de strângere frână ghidon Mtn (pt toate modelele)	40 / 4.5
Pârghie schimbător/ frână Road STI	70 / 7.9
Manşoane frână road	43 / 4.9
Şurub cu ochi cablu frână Road	52 / 5.9
Şurub fixare frână Road	70 / 7.9
Şuruburi de montare a cablului de oprire a frânei din spate (3 în cadru)	35 / 4.0
Manşoane frână tragere liniară Mtn	52 / 5.9
Şurub cu ochi pt cablu de tragere a frânei liniare Mtn	52 / 5.9
Şurub de fixare a frânei de tragere liniară Mtn	43 / 4.9

ROȚI	
Corp casetă	261 / 29.5
Roată cuplaj torpedo	261 / 29.5
Osie înlurubată solidă	200 / 22.6

DIVERSE	
Şuruburi de retragere, ajustabile, de fixare (SJ, RH 29er)	250 / 28.2
Capăt tijă	100 / 11.3
Dop capăt tijă aliaj special CNC – (pentru utilizarea la capetele tijelor de aliaj de carbon)	30 / 3.4
Şurub cu agățătoare pt schimbător (Şurub de aliaj, 5mm cap hexagonal)	60 / 6.8
Şurub cu agățătoare pt schimbător (şurub oțel, 4/5mm cap hexagonal)	80 / 9.0
Înşurubare suport recipient apă	35 / 4.0
Osie Enduro SL 25mm	40 / 4.5
Şuruburi de strângere osie Enduro SL 25mm	40 / 4.5

SUBSIDIARE INTERNAȚIONALE

SPECIALIZED BICYCLE COMPONENTS
15130 Concord Circle
Morgan Hill, CA
95037
U.S.A.
Tel: +408 779-6229

SPECIALIZED UK, LTD.
29 Barwell Business Park
Leatherhead Road, Chessington
Surrey
KT92NY
Tel: +44 020 8391 3500

SPECIALIZED CANADA INC.
20975 Daoust
Ste. Anned-de-Bellevue, Quebec
CANADA
H9X 0A3
Tel: +514 457-1222

SPECIALIZED ITALY
via Valcava, 3
20155 Milano
Italy
Tel: +390 2-481-4495

SPECIALIZED CENTRAL EUROPE
Zeddamseweg 84B
7041 Ct 's-Heerenberg
The Netherlands
Tel: +31 (0) 314676600

SPECIALIZED EASTERN EUROPE (Czech Repub./Poland/Slovakia)
Skladovy Areal Cestlice
Cestlice E 272
251 70 Dobrejovice
Czech Republic
Tel: +420-2-44 40 27 94

SPECIALIZED PORTUGAL
TN Tao Natural
Zona Industrial, Lt 12
8700-281 Olhao
Portugal
Tel: +351 289710880
http://www.specialized.pt

SPECIALIZED SPAIN
Avenida de la Industria, 45
28760 Tres Cantos, Madrid
Spain
Tel: +34 91 6637 125

SPECIALIZED MEXICO
Luis Adolfo no. 101-B, Col Lindavista
C.P. 20270 , Aguacalientes, Ags.
México
Tel: +52 449-917-4477

SPECIALIZED JAPAN
Tsunashima No.3 Bldg. 4F
2-4-9 Yayoi-cho, Nakano-ku
Tokyo 164-0013 Japan
Tel: +81 3-5333-6058

SPECIALIZED SHANGHAI
1188 Biyun Rd.
Pudong New Area
Shanghai, China 201206
Tel: +86 21 3382 1660

SPECIALIZED TAIWAN
1F, No. 302, Rui Guang Road
Neihu District, Taipei
Taiwan

DISTRIBUITORI INTERNAȚIONALI

ARGENTINA
10X S.R.L.
Uruguay 1025 3rd Floor, (C1016ACA)
Buenos Aires, AR
Tel: +54 11 4815-5952
http://www.10-x.com.ar
info@10-x.com.ar

ARUBA
Radio Shack Aruba
Nieustraat 16
Aruba, AW
Tel: +297 824269

AUSTRALIA
Sheppard Industries Ltd
26 Allright Place
Mt. Wellington, Auckland 6,
New Zealand
Tel: +64 9 9155770

BELARUS
Discovery Sport
Kirova Street 23-7
Minsk, 220030, BY

BERMUDA
Bicycle Works
13 Tumkins Lane
Hamilton, 13 BM
Tel: +441 297-8356
http://www.bicycleworks.bm
ride@bicycleworks.bm

BRAZIL
Proparts Com. e Imp. de Bicicletas LTDA
R. Baluarte, 672 - Vila Olimpia
CEP: 04549-012
São Paulo - SP, Brazil
Tel: +55 11-3040-4830

CHILE
Sportxperts S.A.
Las Condes 12340, Local 5
Centro Comercial Camino de Asís
Santiago, Ch
Tel: +56 02 719-5959
http://www.sportxperts.cl
info@sportxperts.cl

COLOMBIA
Todoterreno S.A.
Calle 64 # 10-151
Manizales, Colombia
South America
Tel: +57 6 881 1301
todoterreno@todoterreno.com.co

COSTA RICA
CCM Soluciones en Servicios S.A.
Ave 13 Calle 3# Barrio Amon
San José - Costa Rica
Tel: +506 2256-3958

CURACAO, ANTILELE NETERLAND
Interbike N.V.
Dr Hugenholtzweg 53A
Wollemstad
Curaçao NA
barry@dasiacuracao.com

REPUBLICANA DOMINICANĂ
Aro & Pedal C. por A.
27 de febrero #112, Don Bosco
Santo Domingo
Republica Dominicana
Tel: +809 686-5861

ECUADOR
Cikla
Av. 6 De Diciembre N33-02 Y
Bossano
Quito, Ec
593-2-2244835
http://www.cikla.net/
info@cikla.net
Tel: +593 2-2224409

GRECIA (Malta / Bulgaria)
G.Kassimatis Ltd.
8, Ippodamias Sq.,
185.31-Piraeus-Greece
Tel: +30 210-4113654, 4122596
http://www.kassimatiscycling.gr
info@kassimatiscycling.gr

GUATEMALA
Bike Center
20 Calle 24-67 Zona 10
Ciudad de Guatemala
Guatemala
Tel: +502 2 367-3727

HONG KONG
Chung Yung Cycle Co.
132 San Fung Avenue G/F
Sheung Shui N.T.
Hong Kong, HK
Tel: +852 2670- 3639

UNGARIA
Velotrade, Ltd.
H- 1211 Budapest
Központi út 28-32.
Hungary
Tel: +36 1-455-8018

INDONEZIA
Pt Terang Dunia Internusa
Anggrek Neli Murni No: 114
Slipi
Jakarta, 11480 IN
Tel: +62 21-5356333

ISRAEL
Matzman-Merutz
3 Hatrufa St.
Netanya, 42504
Israel
Tel: +972 9-885-0505
http://www.matzman-merutz.co.il

KENYA
Pro Bikes LTD
PO Box 76462 code 00508
2nd Floor Yaya Centre
Nairobi, Kenya
Tel: +254 20 3876445
sennik@wananchi.com

KOREA
Cephas Corporation
507 Mega Center 190-1
Sangdaewon-Dong
Jungwon-Gu Seongnam-Si
Gyeonggi-Do, 461-120 KR
Tel: +82 31-776-0360~1
ykkim@cephassp.co.kr

LETONIA
Sia Zviedri
Dzelzavas iela 47
Riga, Latvija
Tel: +371 9207164

NOUA ZEELANDĂ
Sheppard Industries Ltd
26 Allright Place
Mt. Wellington, Auckland 6,
New Zealand
Tel: +64 9 9155770

PERU
IAMI SAC
Av. Comandante Espinar 875
Miraflores,
Lima 18 Peru
neto@specializedperu.com

FILIPINE
Dan's Bike Shop
#73 Lacson St.
Valderama Bldg.
Bacolod City, 6100 PH
Tel: +63 34 4342403
sales@dansbike.com.ph

PUERTO RICO
Bike Stop
Andalucia Ave. 513
PTO. Nuevo
San Juan, Puerto Rico 00920
Tel: +78 7 782 2282

ROMANIA
Extreme Riders Distribution
Bibescu Voda NR.1, Sector 4
Bucharest, 040151
Romania
office@specialized-bikes.ro
www.specialized-bikes.ro
www.specialized.ro

RUSSIA
Velocentr
24 Nakhimovsky Pr.
Moscow, 117218
Russia
Tel: +7 095 123 04 60

SINGAPORE
Sin Thong Chuan Trading
No. 85 Kaki Bukit Ave 1
Shun Li Industrial Building
Singapore, 417955 SG
Tel: +65 68415151
cappa@pacific.net.sg

SLOVENIA
Cigale d.o.o.
Mestni trg 7
Zalec, 3310 SI
Tel: +386 3 710 36 86

AFRIQUE DU SUD
Le Peloton c.c.
9th Floor Access City, 5
Beacon Road
New Doornfontein
Johannesburg, ZA
+27 11-627-5080
rob@lepeloton.co.za

TAHITI (POLINEZIA FRANCEZĂ)
Pacific Cycles
47, Rue Marechal Foch
B.P. 1535 Papeete
Tahiti, French Polynesia
Tel: +689 450 451

TAILANDA
SPORT BICYCLE CO., LTD.
968 U Chu Liang Building
Floor 8 Room A1
Rama IV Road, Silom Bangrak
Bangkok 10500
THAILAND
Tel: +66 2 687-5159

TURCIA
Aktif Pedal Bisiklet San. Ltd. Sti.
Aytar Caddesi No. 7
Levent Besiktas
Istanbul, 34330 TU
Tel: +90 212 282 73 40
emrey@aktifpedal.com

EMIRATELE ARABE UNITE
360 Lifestyle
P.O. BOX 71813
Dubai, AE
+971 43332175
info@360-lifestyle.com

UCRAINA
Extrem Sport
53 Glubochitskaya St
04050,Kiev,Ukraine
Tel: +380 444172491

VENEZUELA
Ultrabikex, C.A
C.C Alto Prado Local #15
Av Los Proceres
Merida, Venezuela
Teléfax: +58 274 24413161
camilo@ultrabikex.com